Toruń, dnia 1 sierpnia 1935 r.

POMORSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr. 16.

TREŚĆ

DZIAŁ URZĘDOWY:

DZIAŁ NIEURZĘDOWY:

DZIAŁ URZĘDOWY.

168.

Ogłoszenie Wojewody Pomorskiego

z dnia 16 lipca 1935 r.

o opłatach mostowych.

Na podstawie § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72 poz. 648) ogłaszam następującą taryfę opłat mostowych za używanie mostów drogowo-kolejowych w Fordonie, Grudziądzu i Tczewie, obowiązującą od dnia 1 sierpnia 1935 roku.

Opłaty mostowe wynoszą:

I. Za zwierzęta:
- a) za konie, muły, osły i bydło rogate w zaprzęgu lub luzem od sztuki 8 gr.
- b) za źrebięta i cielęta od sztuki 5 gr.
- c) za świnie, owce i kozy od sztuki 3 gr.
- d) za drób za każde 10 sztuk 5 gr.

Drób w ilościach poniżej 10 sztuk wolny jest od opłaty.

II. Za zaprzęgi:
niezależnie od opłaty pod I a.
- a) za każdy zaprząg ładowny lub próżny 10 gr.
- b) za ręczny wózek lub sanki 3 gr.

III. Za pojazdy mechaniczne niezarejstrowane w Polsce:

A) Za pojazdy służące do przewożenia osób
1) motocykl bez przyczepki 15 gr.
2) motocykl z przyczepką 20 gr.
3) samochody osobowe 40 gr.
4) autobusy bez względu na wielkość oraz liczbę przewożonych osób 50 gr.

B) Za pojazdy służące do przewozu ciężarów:

a) z kołami na gumach:
1) ładowne lub próżne 40 gr.
2) samochody ciężarowe ładowne lub próżne z przyczepką 75 gr.

b) z kołami bez gum:
1) ładowne lub próżne 60 gr.

c) za pojazdy pędzone siłą mechaniczną a przeznaczone dla celów gospodarczych:
1) na kołach z gumami 20 gr.
2) na kołach bez gum 50 gr.
3) za każdą przyczepkę próżną 20 gr.
4) za każdą przyczepkę naładowaną 30 gr.

Wóz zawierający oprócz materjałów pędnych i przynależności potrzebnych do utrzymania pojazdu i motoru ładunek ponad 100 kg. uważa się za ładowny, poniżej 100 kg. za próżny.

Pojazdy mechaniczne zarejestrowane w Polsce oraz pojazdy konne używane do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe na określonych koncesją szlakach poza miejscem stałego zamieszkania właściciela pojazdu konnego nie opłacają opłat za przejazdy przez wyżej wspomniane mosty.

IV. Za rowery: w każdą stronę: 3 gr.

V. Zwolnienia od opłaty:
1) Oficerowie służby czynnej w mundurze i pod bronią wolni są od opłat za przejazdy przez podane wyżej mosty;
2) wszystkie inne osoby wojskowe i urzędnicy wojskowi garnizonów pomorskich wolni są od opłaty mostowej tylko wówczas, jeśli okażą dowód stwierdzający pełnienie przez nich służby;
3) mostowego nie opłaca się za zaprzęgi wojskowe, wozy i bydło wojskowe przeprowadzane przez wojsko w marszu, za konie wojskowe prowadzone dla celów służbowych o ile prowadzący je okaże odpowiedni dowód, wreszcie za konie prowadzone do przeglądu wojskowego i z powrotem na podstawie ustawy o świadczeniach wojennych;
4) mostowego nie opłacają funkcjonarjusze państwowi będący w służbowych podróżach za swoje zaprzęgi, wozy i zwierzęta pod warunkiem okazania kart upoważniających do bezpłatnego przejazdu lub dowodu stwierdzającego dokonywanie podróży służbowej, dalej proboszczowie w czasie pełnienia obowiązków kapłańskich w okręgu ich parafji, wreszcie od opłat zwolnione są zaprzęgi i wozy próżne wracające po odwiezieniu wyżej wymienionych urzędników, o ile ich woźnice są zaopatrzeni w odpowiednie dowody;
5) opłat mostowych nie opłaca się za wozy państwowe, o ile kursują regularnie na określonym szlaku np. wozy pocztowe;
6) opłat mostowych nie opłaca się za zaprzęgi, wozy i zwierzęta prywatne, które dokonują transportów na bezpośredni rachunek Skarbu Państwa, przyczem należy okazać poświadczenie odnośnego urzędu państwowego;
7) opłat nie opłaca się za przejazd zaprzęgów, wozy i zwierzęta straży ogniowej, drużyn ratunkowych (gminnych) oraz

za pojazdy transportujące ubogich i aresztantów;

8) opłat za przejście przez mosty nie pobiera się od procesyj, pogrzebów i pojazdów transportujących zwłoki w obrębie parafji.

Wojewoda:
(—) Kirtiklis.

169.

Ogłoszenie Wojewody Pomorskiego

z dnia 30 lipca 1935 r.

o mianowaniu okręgowych komisarzy wyborczych oraz przewodniczących okręgowych komisyj wyborczych i ich zastępców w okręgach wyborczych Nr. 101, 102, 103 i 104.

Minister Spraw Wewnętrznych zarządzeniem z dnia 24 lipca 1935 r. wydanem na podstawie art. 22 ordynacji wyborczej do Sejmu (Dz. U. R. P. Nr. 47 poz. 319) powołał następujących komisarzy wyborczych:

1) w okręgu Nr. 101 z siedzibą w Toruniu Lecha Czarlińskiego, prezesa Pomorskiego Towarzystwa Rolniczego;

2) w okręgu Nr. 102 z siedzibą w Grudziądzu Józefa Włodka, prezydenta m. Grudziądza;

3) w okręgu Nr. 103 z siedzibą w Chojnicach Stanisława Piechocińskiego, dyrektora Szkoły Rolniczej w Pawłowie powiat chojnicki;

4) w okręgu 104 z siedzibą w Gdyni Stefana Czarneckiego, notarjusza w Wejherowie.

Generalny Komisarz Wyborczy zarządzeniem z dnia 14 lipca 1935 r. wydanem na podstawie art. 14 cytowanej ordynacji powołał następujących przewodniczących okręgowych komisyj wyborczych i ich zastępców:

1) w okręgu Nr. 101 przewodniczący Rudolf Radłowski, Prezes Sądu Okręgowego w Toruniu, zastępca Tadeusz Szurlewicz, wiceprezes Sądu Okręgowego w Toruniu;

2) w okręgu Nr. 102 przewodniczący Leon Raszeja, sędzia Sądu Okręgowego w Grudziądzu, zastępca Leon Jerzy Rylski, sędzia Sądu Okręgowego w Grudziądzu;

3) w okręgu Nr. 103 przewodniczący Eugenjusz Halski, p. o., Prezes Sądu Okręgowego w Chojnicach, zastępca Zygmunt Szaliński, wiceprezes Sądu Okręgowego w Chojnicach;

4) w okręgu Nr. 104 przewodniczący Józef Parczewski, Prezes Sądu Okręgowego w Gdyni, zastępca Jan Konwiński, sędzia Sądu Grodzkiego w Gdyni.

Wojewoda:
(—) Kirtiklis.

170.

Ogłoszenie Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego

z dnia 8 lipca 1935 r.

o unieważnieniu tablic samochodowych.

Na podstawie reskryptu Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 sierpnia 1933 r. Nr. DR 161 4/1 ogłaszam co następuje:

Unieważniam na przeciąg trzech lat kalendarzowych zagubione tablice samochodowe PM. 13412.

Za Wojewodę:
Inż. K. Lewandowski,
Kierownik Oddz. Drogowego.

171.

Rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego

z dnia 7 czerwca 1935 r.

o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków.

Na podstawie § 3 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 marca 1935 r. o

wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Dz. U. R. P. Nr. 25 poz. 175), art. 4 pkt. 1 i 4, oraz art. 6 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 38 poz. 366) i § 138 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 r. zarządzam, co następuje:

I. Postanowienia wstępne.

§ 1.

Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich polskich statków morskich, wymienionych w § 1 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27-go marca 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków, w szczególności do:

1) statków o pojemności poniżej 50 ton rej. brutto z wyjątkiem statków przewożących ponad 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych;
2) statków, używanych w żegludze przybrzeżnej;
3) statków rybackich o pojemności mniej niż 1600 ton rej. brutto;
4) statków, używanych w celach niezarobkowych, o pojemności mniej niż 1600 ton rej. brutto.

Przepisy niniejszego rozporządzenia mają również zastosowanie do statków obcych, znajdujących się w portach i na wodach terytorjalnych polskich, o ile traktaty międzypaństwowe nie stanowią inaczej.

§ 2.

W zrozumieniu niniejszego rozporządzenia statkiem jest każde pływające urządzenie; statkiem pasażerskim zaś jest statek, przewożący więcej niż 3 pasażerów, przyczem za pasażera uważać należy każdą osobę, przewożoną na statku, a nie należącą do składu załogi.

§ 3.

Niepodlegają przepisom niniejszego rozporządzenia statki rzeczne bez własnego napędu w podróży po zatoce, w strefie przybrzeżnej w granicach linji Oksywie — wylot portu gdańskiego.

§ 4.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia rozróżnia się cztery rodzaje żeglugi:

1) żegluga portowa t. j. żegluga w granicach portów Gdynia, Jastarnia, Hel i Puck;

2) żegluga na wodach wewnętrznych, t. j. żegluga na wodach wewnętrznych Państwa, w granicach określonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 789);

3) żegluga przybrzeżna, t. j. żegluga w granicach niedalszych, niż 20 mil morskich od linji wybrzeża i granicy wód wewnętrznych;

4) żegluga morska, t. j. żegluga poza granicami żeglugi przybrzeżnej.

Za wody terytorjalne uważa się wody w granicach określonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 789).

II. Organy inspekcyjne, inspekcja statków oraz tryb postępowania.

§ 5.

Nadzór i kontrolę nad bezpieczeństwem statków morskich, przebywających w portach polskich i na wodach terytorjalnych polskich, sprawuje Urząd Morski w Gdyni.

Inspekcję, dotyczącą całokształtu bezpieczeństwa tych statków przeprowadza Urząd Morski w odniesieniu do statków o pojemności powyżej 50 ton rej. brutto — przez komisję inspekcyjną zaś co do statków poniżej 50 ton rej. brutto przez Inspektora Okrętowego.

§ 6.

Inspekcję statków przeprowadza się:

I. wstępną przed rozpoczęciem żeglugi:
  a) statku nowowybudowanego,
  b) statku, który zmienił obcą banderę na polską,
  c) statku wyremontowanego, o ile Urząd Morski uznał go uprzednio za niezdatny do żeglugi morskiej;

II. perjodyczną:
  a) statku pasażerskiego — co rok,
  b) innych statków — co 3 lata;

III. dorywczą:
  a) jeżeli Urząd Morski uzna przeprowadzenie inspekcji za konieczne ze względu na niebezpieczeństwo statku,

b) na życzenie właściciela, armatora lub kapitana statku oraz zakładu ubezpieczeń, w którym statek albo towar jest lub ma być ubezpieczony.

§ 7.

Każdy statek winien być zgłoszony do inspekcji w Urzędzie Morskim w Gdyni, który prowadzi ścisła ewidencję statków. Zgłoszenie uskutecznia się przez złożenie wypełnionego formularza według załączonego wzoru. Po przeprowadzeniu inspekcji i uznaniu statku za odpowiadający warunkom bezpieczeństwa, przepisanym w niniejszem rozporządzeniu, Urząd Morski wydaje kartę ewidencyjna, ważną dla statków pasażerskich oraz mniejszych jednostek, służących do przewozu pasażerów jak łodzie żaglowe, wiosłowe itp. na okres jednego roku, zaś dla statków innych na okres trzech lat.

§ 8.

O zarządzeniu inspekcji Urzad Morski zawiadamia osobiście lub w drodze obwieszczeń właściciela, armatora lub kierownika statku, który obowiązany jest w terminie i miejscu określonym przez Urząd Morski przedstawić statek do inspekcji.

Podczas inspekcji winien być obecny właściciel lub armator względnie jego zastępca.

Niewykonanie przepisy zawartego w ustępie 1 i 2 niezależnie od sankcji karnej, przewidzianej w § 110 ninicjszego rozporządzenia, pociąga za sobą obowiązek pokrycia kosztów udaremnionej inspekcji.

§ 9.

Właściciel, armator i kierownik statku na żądanie Urzędu Morskiego obowiązani są przedstawić wszystkie, będace w ich posiadaniu, dokumenty, odnoszące się do bezpieczeństwa statku, jak również udzielić wszelkich informacyj o stanie bezpieczeństwa statku.

§ 10.

Urząd Morski może żądać od właściciela, armatora i kierownika statku wykonania robót, koniecznych dla przeprowadzenia inspekcji, jak dokonywania lub postawienia statku na pochylni, albo też dokonania specjalnych czynności na statku w celu sprawdzenia stanu korpusu i urządzeń statku. Koszta tych robót ponosi właściciel lub armator statku.

Dokowania lub postawienia statku na pochylni może Urząd Morski żądać w wypadkach inspecji wstępnej i perjodycznej oraz przy inspekcji zewnętrznej strony podwodnej części statku.

W wypadkach inspekcji, obejmującej całokształt spraw bezpieczeństwa, Urząd Morski może żądać od właściciela, armatora i kierownika statku, aby statek w czasie przeprowadzania inspekcji był próżny.

§ 11.

Urząd Morski może każdej chwili zatrzymać statek w porcie lub zabronić mu wyjścia, jeżeli poweźmie uzasadnione podejrzenie, że statek nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa.

§ 12.

W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go nie czynią niezdatnym do żeglugi, a tylko uniemożliwiają użycie go w żegludze w sposób zamierzony przez właściciela lub armatora, Urząd Morski zabroni użycia statku w sposób zamierzony.

§ 13.

W razie stwierdzenia przez inspekcję, że statek posiada braki, które go czynią niezdatnym do żeglugi morskiej, Urząd Morski zabroni użycia statku.

§ 14.

Jeżeli po przeprowadzeniu inspekcji zajdzie potrzeba dokonania zmian w kadłubie lub urządzeniach statku, wpływających na stan jego bezpieczeństwa, właściciel, armator lub kierownik statku obowiązany jest o dokonanych zmianach bezzwłocznie zawiadomić Urząd Morski.

§ 15.

O uszkodzeniu statku wskutek burzy, zderzenia, lub ognia winien właściciel, armator lub kierownik statku, bezzwłocznie zawiadomić Urząd Morski.

§ 16.

Odnośnie trybu postępowania Urzędu Morskiego obowiązują przepisy art. 28 i 31 rozpo-

rządzenia Prezydenta R. P. z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich. Od decyzji Urzędu Morskiego służy właścicielowi, armatorowi lub kierownikowi statku prawo odwołania do Ministra Przemysłu i Handlu w trybie rozp. Prez. R. P. z 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 341).

§ 17.

Koszta inspekcji obciążają właściciela lub armatora statku. Inspekcja dorywcza, przeprowadzona według uznania Urzędu Morskiego, o ile nie obejmuje całokształtu spraw bezpieczeństwa lub też o ile nie została spowodowana w sposób, wymieniony w § 14, jest bezpłatna.

§ 18.

Urząd Morski może w każdym poszczególnym wypadku zwalniać statek od obowiązku wypełniania niektórych warunków, wymaganych przepisami niniejszego rozporządzenia lub, w razie zachodzącej potrzeby, je obostrzyć.

§ 19.

W razie, gdyby statek posiadał świadectwo jednego z towarzystw klasyfikacyjnych (Lloyds Register, Bureau Veritas itd.), Urząd Morski może zwolnić statek na pewien określony czas od obowiązku poddania go inspekcji, jednak nie na czas dłuższy aniżeli okres ważności świadectwa klasyfikacyjnego.

§ 20.

Statki szkolne i ćwiczebne powinny mieć najwyższą klasę uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego i podlegają specjalnie obostrzonym badaniom pod względem bezpieczeństwa.

III. Przepisy ogólno-porządkowe.

§ 21.

Statek może być używany w żegludze, o ile:
a) posiada ważną kartę ewidencyjną,
b) odpowiada wymogom bezpieczeństwa.
c) przestrzega specjalne warunki przepisane w poszczególnym wypadku przez Urząd Morski jak: stan morza, siła wiatru itd.

§ 22.

Wszelkie dokumenty, legitymujące statek, załogę i ładunek winny znajdować się na statku, a na żądanie właściwych władz winny być okazywane.

Dzienniki okrętowe i maszynowe, o ile tego wymagają przepisy, należy prowadzić starannie i zgodnie z obowiązującemi przepisami.

§ 23.

Każdy statek, bez względu na jego pojemność, winien być ściśle oznaczony cyframi lub literami w przedniej części statku, zaś statki powyżej 50 m³ brutto pojemności w miarę potrzeby nazwą, umieszczoną po obu stronach dziobu i na rufie, oraz nazwą portu macierzystego.

§ 24.

Każdorazowa zmiana oznaczenia może nastąpić dopiero po uzyskaniu zezwolenia Urzędu Morskiego i będzie uwidoczniona w karcie ewidencyjnej i innych dokumentach. Również każdorazowa zmiana właściciela statku winna być zgłoszona w Urzędzie Morskim.

§ 25.

Statki o pojemności powyżej 50 m³ brutto, za wyjątkiem kutrów rybackich, powinny mieć pionową skalę zanurzenia, oznaczoną po obu stronach stewy przedniej i tylnej wyrażoną w decymetrach wzgl. centymetrach z tem, że z jednej strony każdej ze stew skala może być wyrażona w stopach wzgl. calach angielskich.

§ 26.

Statku nie należy przeładowywać, a w razie braku ładunku lub niezupełnego załadowania winien być statek należycie obalastowany.

Odnośnie statków pasażerskich ilość pasażerów nie może przekraczać największej dopuszczalnej ilości, określonej przez Urząd Morski.

§ 27.

W czasie ładowania względnie wyładowywania statku, jak również w czasie wsiadania

i wysiadania pasażerów na ląd, kierownik lub jego zastępca winni być obecni. Przepis ten ma analogiczne zastosowanie w razie grożącego niebezpieczeństwa.

§ 28.

Ładunek pokładowy może być przyjęty w takich ilościach i musi być tak rozmieszczony, by stateczność statku była zabezpieczona, przyczem należy wziąć pod uwagę możliwość zwiększenia ciężaru ładunku przez nasiąkanie wodą i obmarzanie.

§ 29.

Schodnie, pomosty itp. pomiędzy statkiem a brzegiem lub dwoma statkami, służące do wsiadania i wysiadania pasażerów, winny być mocno oparte i zaopatrzone w dwie poręcze. Z nastaniem zmroku winny być w razie potrzeby należycie oświetlane a podczas gołoledzi wysypywane piaskiem, popiołem itd.

§ 30.

Kierownictwo statku winno dbać o bezpieczeństwo załogi, pracującej poza burtą. Prace te mogą być podjęte tylko podczas postoju, zaś w czasie podróży, jedynie w nagłych i koniecznych wypadkach.

§ 31.

Przepisy sanitarne i policyjno-portowe winny być ściśle przestrzegane.

IV. Budowa kadłuba.

§ 32.

Zdatność kadłuba statku do żeglugi ustala się technicznemi wymaganiami co do wytrzymałości, szczelności, dostatecznej pływalności i stateczności statku zależnie od jego przeznaczenia.

§ 33.

Każdy statek powinien posiadać ilość poprzecznych przegród wodoszczelnych, uznaną przez komisję inspekcyjną względnie inspektora okrętowego za wystarczającą. W szczególności statki o długości ponad 25 m. z napędem mechanicznym powinny posiadać co najmniej cztery poprzeczne przegrody wodoszczelne — jedną na dziobie, jedną na rufie i dwie na krańcach przedziału maszynowego. Jeżeli jedna z przegród na dziobie lub rufie służy jednocześnie za krańcową przegrodę przedziału maszynowo-kotłowego, to wystarczą ogółem trzy przegrody.

Niekoniecznem jest odgradzanie przedziału maszynowo-kotłowego na statkach o długości od 10 do 25 m.

Statki bez napędu mechanicznego o długości ponad 10 m. powinny mieć co najmniej dwie przegrody, na dziobie i na rufie.

Wszystkie statki o długości do 10 m. zwolnione są od obowiązku posiadania grodzi wodoszczelnych.

Na statkach, przewożących pasażerów, pomieszczenia pod pokładem, służące do przewozu ładunków powinny być oddzielone od pomieszczeń pasażerskich przegrodami wodoszczelnemi.

Przegrody na statkach żelaznych powinny być żelazne, na statkach drewnianych — żelazne lub drewniane. Jeżeli przegrody drewniane odgradzają przedział kotłowo-maszynowy, powinny być pokryte od strony tegoż przedziału materjałem niepalnym i nieprzepuszczającym ciepła.

Otwory w przegrodach wodoszczelnych powinny być zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcia.

§ 34.

Wszelkie otwory w konstrukcji korpusu statku, zwłaszcza w częściach korpusu, podlegających znacznym naprężeniom ogólnym lub miejscowym, powinny być należycie wzmocnione. Otwory w burtach powinny być zaopatrzone w wodoszczelne zamknięcia.

§ 35.

Każdy statek parowy lub silnikowy powinien mieć szczególnie zabezpieczoną sztywność korpusu w przedziale maszynowym. Kotły i maszyny powinny być umieszczone na fundamentach należytej mocy skutecznie rozkładających powstające siły w poprzecznym i podłużnym kierunku.

§ 36.

Każdy statek pokładowy, przewożący pasażerów, powinien posiadać dla ochrony pasażerów i załogi nadburcie albo barjerę wysokości co najmniej 110 cm., mocnej konstrukcji, ciągnącej się wzdłuż całej burty.

§ 37.

Jeżeli statek posiada barjerę niezaopatrzoną w siatkę, to odległość pomiędzy poszczególnemi poziomemi prętami barjery i pokładem nie powinna przekraczać na statkach pasażerskich 23 cm.

O ile nadburcie posiada poszycie, to powinny być wycięte w niem w dostatecznej ilości i odpowiednich wymiarów otwory burzowe i odpływowe.

V. Wolna burta.

§ 38.

Największe dopuszczalne zanurzenie statku powinno być oznaczone zgodnie z niniejszemi przepisami na zewnętrznej stronie kadłuba, w środku długości statku poziomą kreską długości 20 cm. i szerokości 5 cm., wypaloną w drzewie lub wyciętą w żelazie, pomalowaną na kolor wyodrąbniający z tła. Dolna krawędź linji powinna odpowiadać linji największego dopuszczalnego zanurzenia. Z obu stron linji powinny być wycięte lub wypalone i pomalowane na odpowiedni kolor litery U.-M. o wysokości 10 cm. i szerokości 5 cm.

Ponad linją największego dopuszczalnego zanurzenia powinna pozostawać odpowiednia wysokość wolnej burty, liczona:

a) dla statków pokładowych do przedłużenia górnej powierzchni pokładu w najniższem jego położeniu u burt albo do dolnej krawędzi najniżej położonych świetlaków, o ile takowe nie są wodoszczelne i nie posiadają burzników;
b) dla statków bezpokładowych do górnej krawędzi najwyższego, trwale umocowanego, pasa poszycia burt w najniższem jego położeniu.

Wysokość wolnej burty ustala komisja inspekcyjna względnie inspektor okrętowy, przyczem wysokość wolnej burty, przypadająca na 1 m. długości statku, nie może wynosić mniej niż podano w poniższej tabeli:

a) na statkach pokładowych 8 m/m w żegl portowej, 10 m/m w żegl. innej;
b) na statkach bezpokładowych 15 m/m w żegl. portowej, 20 m/m w żegl. innej.

Za statki pokładowe uważane są statki, posiadające luki pokładowe, szczelnie zakrywane.

Jeżeli statek posiada luki pokładowe otwarte lecz chronione wodoszczelnemi zrębnicami, to wymaganą wysokość wolnej burty oblicza się jak dla statku bezpokładowego, a następnie zmniejsza się ją o wielkość, otrzymaną z następującego wzoru:

$$H = \frac{b. l}{B. L} h,$$

gdzie:

b oznacza średnie wewnętrzną szerokość luk, chronionych wodoszczelnemi zrębnicami
l ogólną długość luk, chronionych wodoszczelnemi zrębnicami,
B największą szerokość statku na poziomie wodnicy ładunkowej,
L największą długość statku na poziomie wodnicy ładunkowej,
h średnią wysokość zrębnic.

§ 39.

Przepisy § 38 nie mają zastosowania do:

a) statków o długości poniżej 10 m. w żegludze portowej, nie przewożących pasażerów,
b) kutrów rybackich o pojemności do 75 m³ brutto, nie przewożących pasażerów,
c) statków, dla których wysokość wolnej burty została określona według przepisów międzynarodowej konwencji o linjach ładunkowych z 1930 r.,
d) łodzi sportowych, wiosłowych lub żaglowych o dług. do 10 m.

VI. Urządzenia maszynowe i kotłowe.

§ 40.

Maszyny napędowe i kotły oraz urządzenia maszynowe i kotłowe statku powinny znajdować się w stanie zdatności do użytku i powinny odpowiadać następującym przepisom.

§ 41.

Pomieszczenia maszynowe i kotłowe każdego statku powinny być dostatecznie przewietrzane i oświetlane.

§ 42.

Wyjścia z przedziałów maszynowych i kotłowych na pokład powinny być dostatecznej szerokości i tak urządzone, aby załoga maszynowa w każdym czasie mogła szybko wydostać się na pokład.

O ile pomieszczenia kotłowe i maszynowe są rozdzielone lub kocioł jest odwrócony od szyny paleniskami, powinny być przewidzia-

ne oddzielne wyjścia z maszynowni i kotłowni.

§ 43.

Na ścianach przedziałów maszynowych i kotłowych oraz w tunelach wałów śrubowych powinny się znajdować uchwyty oraz inne urządzenia, służące do chwytania się i chroniące przed upadkiem podczas silnych kołysań.

§ 44.

Wszystkie wystające i ruchome części maszyn, mogące spowodować wypadki okaleczenia, powinny być odpowiednio zabezpieczone bądź to blachą ochronną, bądź barjerą.

Wszelkie otwory w pokładzie (luki, szachty itp.), prowadzące do przedziałów maszynowych i kotłowych, powinny być zabezpieczone przed wpadnięciem osób zapomocą odpowiedniej barjery, zrębu lub kraty.

§ 45.

Każdy statek pokładowy powinien mieć połączenie przedziału maszynowego z mostkiem kapitańskim zapomocą rury rozmówniczej.

Mniejsze statki z napędem mechanicznym, posiadające przyrządy regulacyjne maszyny przy stanowisku sternika, są zwolnione od obowiązku posiadania rury rozmówniczej.

Statki o pojemności brutto ponad 800 m³ powinny posiadać ponadto telegraf maszynowy. O ile tarcze telegrafu maszynowego ustawione są wzdłuż statku, oznaczenia na tarczach winny być zgodne z kierunkiem ruchu statków.

Jeżeli zmiana biegu maszyny odbywa się przy pomocy drążka, to kierunek przesuwania drążka powinien odpowiadać kierunkowi ruchu statku. Przy zmianie biegu maszyny zapomocą koła należy umieścić obok koła wyraźne napisy ze strzałkami, wskazującemi kierunek obrotu koła, np. obrót w prawą oznacza „bieg naprzód", obrót w lewo „bieg wstecz".

§ 46.

Liny i łańcuchy, używane do wyciągania popiołu, powinny być mocne i pewne, zaopatrzone w haki, wykluczające możność spadnięcia kubła. Do podnoszenia popiołu nie wolno używać lin z włókien roślinnych.

§ 47.

Węglownie powinny posiadać odpowiednie otwory do przewietrzania.

§ 48.

Zbiorniki materjałów pędnych powinny być tak urządzone, aby uniemożliwić przeciekanie paliwa płynnego i przedostawanie się łatwopalnych gazów do sąsiednich przedziałów. Rury, doprowadzające materjał pędny ze zbiornika do motoru, powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem i zaopatrzone przy zbiornikach w urządzenie do zamykania, łatwo dostępne.

Zbiorniki materjału pędnego z punktem zapłonu poniżej 30° C. powinny być przechowywane zewnątrz przedziału maszynowego.

Napełnianie zbiorników może odbywać się tylko przez specjalną rurę z pokładu, podczas gdy druga rura służy do wyprowadzania ze zbiorników gazów i powietrza.

Szklane rurki do wskazywania poziomu materjału pędnego w zbiorniku powinny być zaopatrzone w ochronę od stłuczenia i mieć możność łatwego oddzielania od zbiornika.

Pomieszczenia, służące do przechowywania zapasowych zbiorników z materjałem pędnym, powinny być dobrze przewietrzane.

§ 49.

Zenzy przedziału maszynowego i przedziału z zapasem paliwa powinny być łatwo dostępne w celu czyszczenia i wypompywania.

§ 50.

Statki drewniane powinny posiadać pod motorem szczelny zbiornik metalowy do zbierania ściekających smarów i materjałów pędnych.

Jeżeli używany materjał pędny posiada punkt zapłonu poniżej 30° C., natenczas wszystkie drewniane części statku w pomieszczeniu maszynowem i zbiorników materjałów pędnych powinny być pokryte ogniotrwałym materjałem.

§ 51.

Palenie tytoniu w przedziale maszynowym i pomieszczeniu zbiorników materjałów pędnych jest wzbronione, co powinno być uwidocznione specjalnym napisem przy wejściu.

§ 52.

Urządzenie oświetleniowe pomieszczeń, w których mogą się zbierać gazy materjałów pędnych, powinno być tego rodzaju, by uniemożliwić zapalenie się tych gazów (oświetlenie elektryczne, wzgl. lampy bezpieczeństwa). Przewody elektryczne do zapłonu i oświetlenia powinny być należycie izolowane.

Do oświetlania przedziałów maszynowych i magazynów materjałów pędnych o punkcie zapłonu poniżej 30°C. mogą być używane tylko lampy elektryczne lub lampy bezpieczeństwa, w innym wypadku wystarczają zamknięte, przepisowo zawieszone latarnie.

§ 53.

Dla uruchamiania silników, napędzanych materjałem pędnym o punkcie zapłonu powyżej 30°C., mogą być używane otwarte lampy nagrzewające, o ile w czasie używania będą pod nadzorem i będą trwale połączone z motorem.

Rura wydechowa powinna być tak zainstalowana, aby spowodowanie przez nią wybuchu pożaru było wykluczone.

§ 54.

Urządzenie dla wody chłodzącej powinno mieć na początku rury ssącej zawór do zamykania; taki sam zawór, łatwo dostępny, powinna mieć rura odpływowa, o ile jej wylot leży poniżej lub na linji wodnej.

§ 55.

Wszystkie zbiorniki i aparaty, pracujące pod ciśnieniem oraz przewody do nich należące, powinny być przed wbudowaniem poddane próbie wodnej i rewizji wewnętrznej. Co pięć lat zbiorniki podlegają rewizji wewnętrznej i próbie wodnej.

O ile podczas rewizji wewnętrznej okażą się znaczne wżarcia albo inne zmiany, zagrażające bezpieczeństwu ruchu, okresy powyższe mogą być skrócone.

Gdyby budowa zbiornika nie pozwalała na przeprowadzenie całkowitej rewizji wewnętrznej, próba wodna powinna być przeprowadzana co trzy lata.

Próbę wodną zbiorników, pracujących pod ciśnieniem większem lub równem 10 kg cm^2, przeprowadza się półtorakrotnem ciśnieniem roboczem, zbiorników, pracujących pod ciśnieniem mniejszem niż 10 kg/cm$_2$, ciśnieniem roboczem + 5 kg/cm^2.

Zbiorniki i przewody ścieśnionego powietrza powinny posiadać urządzenia odwadniające, manometr i zawór bezpieczeństwa.

§ 56.

Na każdym statku parowym powinny znajdować się następujące części zapasowe, przechowywane w możliwie łatwo dostępnych miejscach:

a) w żegludze portowej:

1) pół zestawu zaworów dla pompy odśrodkowej i powietrznej,

2) pół zestawu zaworów dla pompy zasilającej,

3) po dwa zestawy dla każdego kotła szkieł wodowskazowych z uszczelniaczami,

4) dwa przyrządy dla zatykania rur kotłowych.

b) w żegludze na wodach wewnętrznych i w żegludze przybrzeżnej:

1) zestaw zatyków sworzni sprzęgłowych,

2) po jednym sworzniu do łożyska korbowego, do łożyska krzyżulcowego i do łożyska ramowego,

3) pół zestawu zaworów do pomp odśrodkowej i powietrznej,

4) zestaw zaworów dla każdej pompy zasilającej, a jeśli pompy zasilające są jednakowe, to jeden zestaw zaworów dla każdych dwóch jednakowych pomp,

5) po dwa zestawy dla każdego kotła szkieł wodowskazowych z pierścieniami uszczelniającemi,

6) czwarta część zestawu rusztów,

7) dwa przyrządy do zatykania rur kotłowych.

c) w żegludze morskiej:

1) po jednym trzonie suwakowym, odpowiednim dla każdej skrzyni suwakowej. Jeżeli wszystkie trzony suwakowe są jednakowe, to wystarczy jeden trzon zapasowy dla wszystkich suwaków,

2) po jednym zestawie sworzni do łożyska korbowego, do łożyska krzyżulcowego i do łożyska ramowego z należącemi do nich nakrętkami,

3) zestaw sworzni sprzęgłowych każdej wielkości,

4) taką ilość klap, stożków lub talerzyków gumowych, metalowych itp. dla pomp odśrodkowej i powietrznej, jaka jest konieczna dla jednej kraty zaworów. O ile wentyle są różnej wielkości to powinno być po jednym zestawie każdej wielkości,

5) jeden zestaw zaworów dla każdej pompy zasilającej, lub jeśli pompy zasilające są jednakowe, jeden zestaw zaworów dla każdych dwóch jednakowych pomp,

6) śruby tłokowe, śruby pomp powietrznej i odśrodkowej z nakrętkami w ilości 10% znajdujących się w użyciu,

7) 2% ilości rurek skraplacza wraz z dławniczkami,

8) po cztery zestawy dla każdego kotła szkieł wodowskazowych z uszczelniaczami,

9) pół zestawu rusztów,

10) dla każdych 50 rur płomieniowych jeden przyrząd do zatykania.

Władza inspekcyjna może zwiększyć lub zmniejszyć dla pewnych rodzajów statków

wymagania co do obowiązku posiadania wyżej wymienionych części zapasowych.

§ 57.

Na każdym statku o napędzie silnikowym powinny znajdować się następujące części zapasowe silnika, przechowywane, o ile możności, w łatwo dostępnych miejscach:

a) w żegludze przybrzeżnej:

1) po jednym zaworze każdego rodzaju dla cylindrów motoru głównego i pomocniczych,
2) po jednym zaworze każdego rodzaju dla mechanizmów pomocniczych,
3) dysza paliwowa,
4) łbica żarzenia dla silników z taką łbicą,
5) zestaw pierścieni tłokowych dla każdego rodzaju tłoków silników głównych, pomocniczych i sprężarek,
6) po dwa sworznie dla łożysk ramowych,
7) po dwa sworznie dla łożysk korbowych,
8) dwa sworznie dla łożysk krzyżulcowych dla silnika głównego i pomocniczych,
9) jedna lampa do nagrzewania,
10) wystarczająca ilość śrub i nakrętek,
11) narzędzia i materjał uszczelniający,

b) w żegludze morskiej:

1) po jednym zaworze dla cylindrów silników głównych i pomocniczych,
2) łbica żarzenia,
3) dysza paliwowa,
4) zestaw pierścieni tłokowych dla każdego rodzaju tłoków silników głównych, pomocniczych i sprężarek,
5) 10% każdego rodzaju sprężyn, jednak conajmniej po jednej sztuce każdego rodzaju,
6) jedna lampa do nagrzewania,
7) narzędzia i materjał uszczelniający,
8) wystarczająca ilość śrub z nakrętkami
9) po dwa sworznie do łożysk ramowego, korbowego i krzyżulcowego,
10) połowa sworzni sprzęgłowych każdej wielkości,
11) po jednym zestawie każdego rodzaju i wielkości zaworów dla zbiorników powietrza rozruchowego i wstrzykowego,
12) łożysko kulkowe każdego rodzaju.
13) zestaw sprzężeń dla każdej pompy, sprzężonej z silnikiem głównym,
14) wystarczającej długości kawałki rur, jako rezerwa dla rur, pracujących pod wysokiem ciśnieniem.
15) po jednej sztuce każdego rodzaju używanych złącz rurowych ze stożkiem.

Urząd Morski może zwiększyć lub zmniejszyć dla pewnych rodzajów statków wymagania co do obowiązku posiadania wyżej wymienionych części zapasowych.

§ 58.

Budowa, ustawienie, armatura, rurociągi i urządzenia pomocnicze kotłów parowych powinny odpowiadać przepisom o dozorze kotłów.

§ 59.

Każdy kocioł parowy powinien posiadać książkę rewizyjną wystawioną przez Urząd Morski. O ile termin najbliższej wyznaczonej rewizji już minął, kocioł może być nadal używany jedynie za zgodą dozoru kotłowego.

VII. Urządzenia przeładunkowe.

§ 60.

Wszystkie windy, żórawie, bloki, łańcuchy i liny powinny mieć zaświadczenia, dotyczące ich wytrzymałości, wydane przez upoważnione do tego instytucje. Powinny być one sprawdzane według potrzeby, jednak liny nie rzadziej, niż jeden raz do roku przy obciążeniu większem o 50 proc. od normalnego.

§ 61.

Drewniane przykrycia lukowe powinny być dostatecznej grubości (minimum 40 mm) i mieć dostatecznie szerokie oparcia (65 mm dla desek poprzecznych i 75 mm dla desek podłużnych). O ile brzegi desek zużyte są na tyle, że zachodzi możliwość ich spadnięcia, należy je zamienić na nowe. Deski powinny być możliwie jednakowej szerokości i ponumerowane w widoczny sposób.

Jako uchwyty dla desek powinny być używane tylko okrągłe pręty żelazne, przebite przez deskę na wylot, wygięte w kształcie litery „U", odpowiednio przymocowane, niewystające ponad górną powierzchnią deski. Nie zaleca się używania pierścieni i przyśrubowanych sztabek żelaznych. Przykrycia lukowe powinny być używane tylko do przykrywania luk; używanie ich do innych celów jest wzbronione.

§ 62.

Do uszczelniania luk na górnym pokładzie należy używać mocnych podwójnych brezentów.

Do przymocowywania brezentów powinny być używane sztaby żelazne o grubości nie mniejszej niż 10 mm. Łapki lukowe powinny być oddalone od siebie nie dalej niż 600 mm i nie dalej niż 180 mm od rogów zrębu luki.

Kliny i śruby do przyciskania listew powinny być sprawdzane.

Dla lepszego zabezpieczenia zgóry przykrycia luk powinny być używane długie sztaby żelazne, leżące na brezencie w poprzek desek lukowych i mocno do zrębu luk przymo-

cowane. Mogą być także zastosowane innego rodzaju umocowania równowartościowe z wyżej podanemi.

§ 63.

Luki pokładowe o zrębach niższych niż 80 cm, o ile nie są używane w danej chwili do ładowania, wyładowywania i innych robot, powinny być zamknięte lub zabezpieczone w inny, pewny sposób.

Jeżeli przegrody znajdują się bliżej niż 60 cm od otworu luki, należy je zaopatrzyć w uchwyty lub lukę odgrodzić barjerą.

§ 64.

Każda luka powinna mieć drabinkę zejściową mocno przymocowaną. Odległość szczebli drabinki od siebie nie powinna przekraczać 30 cm. Drabinki, prowadzące na pokład przez wentylatory i włazy, mogą być uważane jedynie jako zapasowe wyjścia z ładowni.

§ 65.

Cylindry i rury parowe wind należy zaopatrzyć w środki ochronne przeciw poparzeniu obsługi.

Parę odlotową należy tak odprowadzać, aby obsługa windy nie mogła być poparzona. Tryby i części ruchome wind powinny być zabezpieczone blachami ochronnemi lub w inny wystarczający sposób.

Odstęp pomiędzy windą ładunkową i zrębem luki powinien być tak zachowany, aby umożliwić pracę przy windzie i przy luce, a także dostęp do drabinki zejściowej.

Urządzenia do uruchamiania i zatrzymywania wind powinny być tak urządzone, aby zapewniały bezpieczną obsługę. Kurki od zaworów parowych powinny mieć drewnianą obsadę lub winny być w inny sposób izolowane.

Wszystkie ręczne windy kotwiczne, ładunkowe sondy mechaniczne itp. powinny być zabezpieczone przed powrotnemi obrotami korby.

§ 66.

Przepisy powyższe odnoszą się do statków, używanych w żegludze morskiej.

Dla statków innych mogą być zastosowane ulgi w zakresie ustalonym każdorazowo przez komisję inspekcyjną względnie inspektora okrętowego w zależności od typu i wielkości statku oraz zakresu żeglugi.

VIII. Urządzenia przeciwpożarowe.

§ 67.

Szkodliwe dla zdrowia i łatwopalne materjały malarskie, które zawierają ulatniające się składniki, jak benzol, benzynę, terpentynę lub domieszkę olejów smołowych, należy przechowywać w szczelnych i mocnych zbiornikach, zaopatrzonych w mocne, dobrze dopasowane i szczelne pokrywy. Zbiorniki powinny być pozatem zaopatrzone w dobrze widoczne ostrzeżenie o ich niebezpiecznej zawartości i powinny być zabezpieczone od przewracania się.

Pomieszczenia, służące do przechowywania łatwopalnych materjałów malarskich, nie mogą być zbytnio ogrzewane, t. j. nie powinny znajdować się w pobliżu przedziałów maszynowych i kotłowych i, o ile to możliwe, powinny być oświetlane światłem dziennym.

O ile pomieszczenie jest ciemne, wolno do niego wchodzić ze światłem tylko po dostatecznem przewietrzeniu lub tylko z lampą bezpieczeństwa, co winno być należycie uwidocznione napisem przy wejściu do pomieszczeń.

Palenie tytoniu w tych pomieszczeniach jest surowo wzbronione.

Przelewanie łatwopalnych materjałów malarskich powinno się odbywać tylko na górnym pokładzie, w dzień i zdaleka od ognia.

§ 68.

Zbiorniki do nafty powinny być zbudowane mocno i szczelnie. Powinny być one tak ustawione, aby do oświetlania tego pomieszczenia przy przelewaniu nafty wystarczającem było światło dzienne albo światło lamp stałych. Używanie otwartego światła i palenie tytoniu w czasie tej pracy jest wzbronione.

O ile zbiorniki naftowe ustawione są pod pokładem, należy przeprowadzić od każdego zbiornika dwie rury do górnego pokładu, z których jedna służy do napełniania zbiornika, druga zaś do odprowadzania powietrza i usuwania, mogących powstać w zbiorniku, gazów.

Rura, odprowadzająca powietrze, może mieć ujście również w górnej części luki maszynowej, umieszczone jednakże wyżej, niż otwór rury do napełniania na górnym pokładzie.

O ile na zbiorniku znajduje się wksaźnik poziomu nafty w zbiorniku, to powinien mieć on urządzenie do oddzielania go, a rurka szklana wskaźnika powinna być zabezpieczona od stłuczenia.

§ 69.

Przechowywanie płynnych materjałów pędnych o punkcie zapalania poniżej 30° C., np. benzyny, o ile niema wbudowanych specjalnych zbiorników na większą ilość, powinno się uskuteczniać tylko w szczelnie zamykanych przenośnych zbiornikach. Przenośne zbiorniki powinny być przechowywane w zamykanych, dobrze przewietrzanych, pomieszczeniach albo dobrze przymocowane na otwartym pokładzie w dostatecznej odległości od pomieszczeń mieszkalnych, kuchen itp. źródeł ciepła.

Wbudowane zbiorniki powinny być zaopatrzone w rury do napełniania i rury powietrzne, jak również w rurki do spuszczania lub w pompy. Rury do napełniania i rury powietrzne powinny być zaopatrzone w urządzenia, któreby uniemożliwiło przerzucenie się wybuchu w stronę innych zbiorników.

Miejsce przechowywania benzyny powinno być zaopatrzone w tabliczkę z widocznym napisem „Ostrożnie benzyna! nie palić i nie używać otwartego światła! przelewać tylko przy dziennem świetle".

Przy wejściu do każdego większego składu benzyny należy umieścić odpowiednią ilość gaśnic chemicznych.

§ 70.

Piece na statkach powinny się znajdować w używalnym i bezpiecznym stanie, w szczególności piece nie powinny posiadać urządzeń do zamykania komina na jego szczycie i zasuw w rurach dymnych. Kominy powinny być zaopatrzone w kołpaki dymne.

Wszystkie drewniane części pokładu i przegród poniżej i obok pieca należy pokryć żelaznemi płytami a oprócz tego zaopatrzyć w należytą warstwę izolacyjną. Piece powinny być tak umocowane, aby uniemożliwić ich przesuwanie.

§ 71.

Na każdym statku powinny znajdować się dostateczne środki przeciwpożarowe, a w szczególności:

a) ilość wypróbowanych gaśnic chemicznych, uznana przez Urząd Morski za wystarczającą, zainstalowanych na pokładzie, w maszynowni oraz w pomieszczeniach przeznaczonych dla pasażerów i załogi.

Mniejsze jednostki Urząd Morski może zwolnić od obowiązku posiadania gaśnic chemicznych, o ile nie posiadają stałych silników benzynowych lub naftowych.

b) Na górnym pokładzie powinny się znajdować przynajmniej dwa wiadra, gotowe do natychmiastowego użytku;

c) statki motorowe i opalające kotły ropą powinny posiadać w maszynowni lub kotłowni skrzynkę z dostateczną ilością piasku do gaszenia pożaru ropy;

d) statki o pojemności powyżej 150 m brutto z napędem mechanicznym powinny posiadać maszynową pompę pożarową z rurociągiem dostatecznej długości i z dostateczną ilością miejsc do przykręcania węży pożarowych. Statek powinien mieć dostateczną ilość kompletów węży pożarowych, aby można było dosięgnąć strumieniem wody każdą część statku.

IX. Kotwice, łańcuchy i liny.

§ 72.

Na każdym statku pasażerskim, towarowym, rybackim itp. powinny się znajdować kotwice, łańcuchy i liny w ilościach i wymiarach, podanych w tabeli I.

Postanowienie powyższe nie dotyczy małych jednostek bez napędu mechanicznego lub z motorem przyczepnym o długości do 10 m.

Urząd Morski może zwolnić od obowiązku posiadania przepisowych kotwic, łańcuchów i lin jednostki, używane wyłącznie w żegludze portowej, bez własnego napędu, nie wychodzące poza falochron portu pod warunkiem jednakże, że będą one posiadały po dwie dostatecznej mocy i długości liny do cumowania.

Holowniki, używane poza granicami żeglugi portowej, powinny posiadać kotwice, łańcuchy i liny w ilościach i wymiarach wg. tabeli II, holowniki w żegludze portowej wg. tabeli III.

Dla statków o pojemności tabelowej poniżej 40 m³ grubość i długość liny oraz ewtl. wagę kotwicy i wymiary łańcucha kotwicznego ustala Urząd Morski.

§ 73.

Dla określania ilości i wielkości kotwic, łańcuchów i lin miarodajna jest pojemność kadłuba pod najwyższym ciągłym pokładem, obliczona wg. wzoru 0,75/0,65"L.B.H., z dodatkiem połowy pojemności wszystkich nadbudówek, gdzie L jest długością statku, B szerokością statku, H głębokością wnętrza statku.

Odchylenia w wadze kotwic mogą wynosić: o ile wymagane są dwie kotwice dziobowe — do 4%, o ile wymagane jest więcej kotwic — do 7,5% wymaganej wagi kotwicy, pod warunkiem, że ogólna waga kotwic nie będzie mniejsza od wymaganej według tabel.

Kotwice i łacuchy powinny być zastąpione nowemi, o ile przepisana waga lub prze-

pisana grubość zmniejszy się przez zużycie o więcej niż 20%.

Wszystkie liny włókienne mogą być zamieniane na liny stalowe odpowiedniej mocy, zgodnie z tabelą IV. Liny stalowe o więcej niż 144 drutach i mniejszym obwodzie mogą być używane, o ile posiadają wytrzymałość podaną w powyższej tabeli.

Łańcuchy, których średnica wykazuje małe odchylenia w stosunku do wymaganej, mogą być użyte za zezwoleniem komisji inspekcyjnej wzgl. inspektora okrętowego, o ile ich długość jest odpowiednio większa od przepisanej.

§ 74.

Na każdym statku powinien znajdować się hamulec łańcucha kotwicznego w dobrym stanie i odpowiedniej konstrukcji.

Tabela I.

0,75 L. B. H. plus 0,5 pojemności nadbudówek	kotwice dziobowe liczba	waga ogólna	zapasowe (waga ogólna)	zawozowe (waga ogólna)	łańcuchy z rozpór. średnica	łańcuchy z rozpór. długość	liny konopne obwód I. liny	liny konopne obwód II. liny	liny konopne długość każdej liny
m³		kg	kg	kg	mm	m	mm	mm	m
40 i poniżej 160	1	60	—	—	10	40	75	—	70
60 „ „ 85	1	75	20	—	11	60	82	—	80
85 „ „ 115	2	150	25	—	12	100	89	—	90
115 „ „ 150	2	190	30	—	13	125	95	—	90
150 „ „ 195	2	240	35	—	14	150	101	—	90
195 „ „ 255	2	290	45	—	15	175	108	70	90
255 „ „ 325	2	360	55	—	17	175	114	76	100
325 „ „ 400	2	430	70	30	18	175	127	82	100
400 „ „ 500	2	520	85	40	19	200	134	89	100
500 „ „ 600	2	600	100	45	21	200	146	101	110
600 „ „ 700	2	680	115	55	22	225	153	108	110
700 „ „ 800	2	760	130	65	23	225	165	121	110
800 „ „ 900	2	850	145	70	24	250	171	127	135
900 „ „ 1020	2	940	160	80	25	250	178	134	135
1020 „ „ 1180	2	1060	180	90	26	250	190	140	135
1180 „ „ 1340	2	1170	205	105	27	275	197	153	135
1340 „ „ 1530	2	1300	230	115	28	300	203	165	135
1530 „ „ 1780	2	1450	260	130	30	300	215	171	135
1780 „ „ 2080	3	2445	300	150	31	325	222	184	135
2080 „ „ 2400	3	2715	340	170	32	350	235	190	135
2400 „ „ 2740	3	2940	380	190	33	350	247	197	135

Tabela II.

0,65. L. B. H.	Kotwice: kotwice dziobowe ilość	Kotwice: waga ogólna	Kotwice: pomocnicze waga ogólna	łańcuchy z rozpór. średnica	łańcuchy z rozpór. długość	liny konopne obwód I. liny	liny konopne obwód II. liny	liny konopne długość każdej liny
m³		kg.	kg.	mm	m	mm	mm	m
60 i poniżej 85	1	75	20	11	60	82	—	80
85 „ „ 115	2	150	25	12	100	89	—	90
115 „ „ 150	2	190	30	13	125	95	—	90
150 „ „ 195	2	240	40	14	150	101	—	90
195 „ „ 255	2	290	55	15	175	108	70	90
255 „ „ 325	2	360	70	17	175	114	76	100
325 „ „ 400	2	430	90	18	175	127	82	100
400 „ „ 500	2	520	115	19	200	134	89	100
500 „ „ 600	2	600	140	21	200	146	101	110
600 „ „ 700	2	680	165	22	225	153	108	110
700 „ „ 800	2	760	190	23	225	165	121	110
800 „ „ 900	2	850	215	24	250	171	127	135
900 „ „ 1020	2	940	250	25	260	178	134	135

Tabela III.

0,65. L. B. H.				kotwice dziobowe		łańcuchy średnica		liny konopne			
				ilość	waga ogólna	bez rozp.	z rozpórk.	długość	obwód I. liny	obwód II. liny	długość każdej liny
m 3					kg	mm	mm	m	mm	mm	m
40	i	poniżej	60	1	50	10	—	45	70	—	70
60	„	„	85	1	60	11	—	50	82	—	80
85	„	„	115	1	75	12		55	89	—	90
115	„	„	150	2	150	13	—	110	95	—	90
150	„	„	195	2	190	14	—	125	101	—	90
195	„	„	255	2	240	15	—	150	108	70	90
255	„	„	325	2	295	17	—	160	114	76	100
325	„	„	400	2	360	18	17	170	127	82	100
400	„	„	500	2	445	19	18	190	134	89	100
500	„	„	600	2	530	21	20	200	146	101	110
600	„	„	700	2	605	22	21	210	153	108	110
700	„	„	800	2	685	23	22	220	165	121	110
800	„	„	900	2	760	24	23	230	171	127	135
900	„	„	1020	2	845	25	24	240	178	134	135

Zamiana lin stalowych na konopne.

Tabela IV.

Liny konop obwód	Liny stalowe 72-drutowe obwód	Liny stalowe 144-drutowe obwód	Siła zrywająca w 1000 kg	Liny konop. obwód	Liny stalowe 72-drutowe obwód	Liny stalowe 144-drutowe obwód	Siła zrywająca w 1000 kg
mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
79	27	22	1,94	356	125	108	46,58
89	30	25	2,44	362	128	111	49,31
101	34	28	3,20	368	131	114	51,84
108	37	32	3,77	381	134	117	54,47
121	39	35	4,50	388	138	119	57,09
127	42	37	5,24	394	140	123	59,90
140	46	39	6,03	400	143	125	62,66
146	49	41	6,88	406	147	128	66,00
159	52	44	8,12	413	151	131	69,33
171	56	47	9,08	420	154	134	72,47
178	59	51	10,15	432	157	137	75,56
184	62	54	11,22	—	—	139	78,63
197	65	57	12,37	—	—	141	81,84
203	68	60	13,60	—	—	148	89,53
215	73	63	15,30	—	—	151	92,92
222	77	66	16,70	—	—	153	96,39
228	80	68	18,22	—	—	156	99,99
241	82	70	19,77	—	—	158	103,51
254	88	73	21,95	—	—	162	108,45
267	90	76	23,26	—	—	167	115,97
280	94	79	25,75	—	—	170	119,88
286	98	84	27,89	—	—	173	123,80
292	101	89	30,12	—	—	176	129,18
305	105	91	32,30	—	—	179	133,28
317	108	94	34,68	—	—	181	137,42
324	113	98	37,86	—	—	184	141,60
330	117	101	40,50	—	—	190	145,92
342	120	104	43,13	—	—	—	—

X. Środki ratunkowe.

§ 75.

W zależności od rodzaju uprawianej żeglugi każdy statek powinien być wyposażony w odpowiednie środki ratunkowe, t. j. pasy, koła oraz łodzie lub tratwy ratunkowe.

§ 76.

Każdy statek powinien mieć ilość pasów ratunkowych, odpowiadającą ilości pasażerów, dozwolonej do przewozu wraz z załogą lub na statkach niepasażerskich — odpowiadającą ilości członków załogi.

§ 77.

Każdy statek w każdej żegludze oprócz portowej winien mieć ilość kół ratunkowych, co najmniej według następującej tabeli:

Długość statku w m.			Ilość kół na statkach pasaż. i szkoln.	Ilość kół na statkach innych
5	i poniżej	10	1	1
10	„	20	2	1
20	„	30	4	2
30	„	60	8	4
60	„	100	12	8

Na każde 10 m długości ponad 100 m dla statków pasażerskich i 20 m dla statków innych dodaje się jedno koło.

Przynajmniej jedno koło na statkach o długości powyżej 30 m i dwa koła na statkach o długości powyżej 60 m powinny być zaopatrzone w rzutkę o długości co najmniej 27,5 m W tej samej ilości koła powinny być zaopatrzone w bojki świetlne.

W żegludze portowej każdy statek pasażerski powinien posiadać co najmniej dwa koła ratunkowe, statki inne conajmniej jedno koło.

Mniejsze jednostki do 5 m. długości zwolnione są od obowiązku posiadania kół ratunkowych.

§ 78.

Wszystkie pasy i koła ratunkowe powinny posiadać stempel z dokonanej próby nośności (obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 10 listopada 1933 r.).

§ 79.

Statki, używane w żegludze morskiej i przybrzeżnej, powinny posiadać zestaw łodzi lub tratew ratunkowych zależnie od wielkości statku, mogących pomieścić wszystkie osoby, znajdujące się na statku i uznanych przez Urząd Morski za wystarczające.

§ 80.

Statki, używane wyłącznie na wodach wewnętrznych, mogą być zwolnione od obowiązku posiadania łodzi ratunkowych, jeśli są zaopatrzone w dostateczną ilość łodzi pomocniczych, tratew ratunkowych lub innych pływających urządzeń, mogących pomieścić wszystkie osoby, znajdujące się na statku, uznanych przez Urząd Morski za wystarczające.

§ 81.

Przepisy §§ 79 i 80 niniejszego rozporządzenia nie odnoszą się do jachtów żaglowych, kutrów rybackich i mniejszych jednostek jak również do statków, używanych w żegludze portowej.

§ 82.

Każda łódź ratunkowa, tratwa ratunkowa, lub inne urządzenia ratunkowe powinny posiadać oznaczoną w trwały i widoczny sposób ilość osób, mogących się pomieścić w każdej z nich.

Łodzie ratunkowe powinny ponadto mieć oznaczone wymiary główne.

XI. Światła pozycyjne i środki sygnałowe.

§ 83.

Światła pozycyjne pod względem ilości i jakości powinny odpowiadać przepisom międzynarodowym, zapobiegającym zderzeniom na morzu (załącznik drugi do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu 1929 r.).

§ 84.

O ile statek posiada elektryczne, gazowe itp. oświetlenie świateł pozycyjnych, powinien mieć również zestaw świateł zapasowych naftowych.

§ 85.

Lampy pozycyjne i zapasowe każdego statku powinny być wypróbowane i sprawdzone przez Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego i mieć odpowiednie zaświadczenie.

§ 86.

Każdy statek, wpisany do rejestru statków handlowych morskich, powinien mieć polską handlową banderę zgodnie z przepisem art. 12 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 13 grudnia 1927 r. o godłach i barwach państwowych.

§ 87.

Statki, używane w żegludze morskiej, o pojemności powyżej 700 m³ brutto powinny posiadać kod sygnałów międzynarodowych z ostatniemi uzupełnieniami, zestaw flag sygnalizacyjnych oraz lampę sygnalizacyjną Morsego.

§ 88.

Każdy statek z napędem mechanicznym powinien być zaopatrzony w syrenę, gwizdek lub trąbkę do dawania sygnałów dźwię-

kowych głośno i niezawodnie, ustawioną tak, aby dźwięk rozchodził się bez przeszkód na wszystkie strony oraz dzwon.

Statki żaglowe ponad 10 m długości powinny posiadać róg mgłowy i dzwon.

§ 89.

Dla nadawania sygnałów niebezpieczeństwa statki, używane poza żeglugą przybrzeżną, powinny mieć przynajmniej 12 rakiet albo inne sygnały świetlne. Od obowiązku tego zwolnione są kutry rybackie i jachty do 100 m^3 pojemności brutto.

§ 90.

Jako sygnały pilotowe każdy statek, używany poza żeglugą przybrzeżną, powinien posiadać 12 białych ogni lub świec.

§ 91.

Rakiety i ognie sygnałowe powinny być przechowywane w blaszanych, wodoszczelnych puszkach w łatwo dostępnem miejscu i tak, aby tarcie się rakiet między sobą i ścianą puszki w czasie kołysania się statku było wykluczone.

XII. Wyposażenie nawigacyjne i inwentarz.

§ 92.

Wszystkie znajdujące się na statku kompasy, sekstansy, barometry i chronometry powinny mieć zaświadczenia Wydziału Morskiego Państwowego Instytutu Meteorologicznego lub równoważne, uznane przez Urząd Morski, a stwierdzające ich zdatność do użytku.

§ 93.

Każdy statek w żegludze przybrzeżnej i dalszej powinien posiadać odpowiednie do zakresu odbywanej żeglugi mapy, locje itp. wydawnictwa, utrzymywane w stanie aktualnym.

§ 94.

Każdy statek z oświetleniem elektrycznem, gazowem itp. powinien mieć odpowiednią ilość zapasowych lamp naftowych do użytku w pomieszczeniach maszynowych, pasażerskich, załogi itp. na wypadek uszkodzenia instalacji oświetleniowej.

§ 95.

O ile na statku znajduje się parowa maszyna sterowa, to obok stanowiska sternika powinien znajdować się dobrze widzialny i uregulowany wskaźnik położenia steru.

§ 96.

Statki, używane w żegludze morskiej, winny mieć na mostku kapitańskim urządzenia, umożliwiające oficerowi służbowemu bez opuszczenia mostku posługiwanie się mapami i wydawnictwami morskimi.

§ 97.

Każdy statek, za wyjątkiem mniejszych jednostek o długości do 10 m, powinien być zaopatrzony w następujące przybory i inwentarz:

Nazwa przedmiotu	żegluga morska	żegluga przybrzeż.	żegluga na wod. wewn.	żegluga portowa
Kompas sterowy	1	1	1	1
Kompas główny z urządzeniem do namierzania	1	—	—	—
Rezerwowy kompas sterowy przenośny w skrzynce	1	1	—	—
Zapasowa róża kompasowa	2	—	—	—
Chronometr	1	—	—	—
Sekstans	1	—	—	—
Barometr	1	—	—	—
Termometr	1	—	—	—
Sonda ręczna wagi 3 do 5 kg. z liną 35 do 45 m.	1	1	1	—
Sonda mechaniczna wagi 8 do 10 kg. z liną 60 do 100 m.	1	1	—	—
Sonda mechaniczna wagi 15 do 35 kg. z liną 200 do 230 m.	1	—	—	—
Log	1	—	—	—

Nazwa przedmiotu	żegluga morska	żegluga przybrzeż	żegluga na wod. wewn.	żegluga portowa
Luneta lub lornetka	1	1	—	—
Komplet zapasowych części do każdej pompy	1	1	1	—
Wiadra	4	4	2	1
Siekiera	2	1	1	1
Duża piła ręczna	1	—	—	—
Mała piła ręczna	1	1	1	—
Młot	2	1	1	—
Wybijak do sworzni	1	1	1	—
Łom żelazny	1	—	—	—
Uszczelniak	3	1	1	—
Toczydło do ostrzenia	1	1	1	—
Pełny komplet kluczy do nakrętek	1	1	1	1
Kuźnia polowa z kowadłem, młotem i obcęgami	1	—	—	—
2 krążkowe talje 2-blokowe	2	1	—	—
Bloki do talji	6	4	2	—
Jakóbka	1	—	—	—
Maska przeciwgazowa	1	1	1	—
Lampa bezpieczeństwa	1	1	—	—
Zapasowy zestaw lamp pozycyjnych	1	1	—	—
Zapasowy zestaw szkieł kolorowych	1	1	1	—
Wskaźnik kierunku wiatru	1	1	—	—

Urząd Morski może zwiększyć lub zmniejszyć dla pewnych rodzajów statków wymagania, co do obowiązku posiadania wyżej wymienionych przedmiotów.

XIII. Załoga, dyplomy.

a) Żegluga Morska.

§ 98.

Statki, używane w żegludze morskiej, powinny posiadać ilość załogi, wystarczającą do obsadzenia przynajmniej 2-ch zmian, nie licząc kapitana statku i starszego mechanika.

§ 99.

Czynności oficerów służby nawigacyjnej i mechanicznej pełnić mogą jedynie osoby, posiadające dyplomy, przepisane rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 4 z 1932 r. poz. 24).

§ 100.

Kierownicy i maszyniści kutrów rybackich o pojemności do 50 ton rej. brutto mogą być zwalniani przez Urząd Morski od obowiązku posiadania przewidzianych dyplomów, powinni jednakże wówczas uzyskać specjalne zezwolnie Urzędu Morskiego.

b) żegluga przybrzeżna i na wodach wewnętrznych.

§ 101.

Statki w żegludze przybrzeżnej i na wodach wewnętrznych powinny posiadać ilość załogi, wystarczającą do obsadzenia przynajmniej jednej zmiany.

§ 102.

Kierownikiem statku pasażerskiego o pojemności powyżej 50 ton rej. brutto powinien być conajmniej porucznik żeglugi wielkiej lub szyper I klasy, a statku pasażerskiego o pojemności poniżej 50 ton rej. brutto conajmniej porucznik żeglugi małej lub szyper II klasy.

Kierownik statku, przewożącego nie więcej niż 6-ciu pasażerów, może zamiast dyplomu posiadać specjalne zezwolenie Urzędu Morskiego. Kierownikiem statku jednoosobowego może być osoba posiadająca świadectwo umiejętności pływania.

Kutry rybackie, przewożące nie więcej niż 20 pasażerów, mogą mieć kierowników z takiemiż zezwoleniami Urzędu Morskiego.

§ 103.

Kierownikiem statku o dług. powyżej 15 m, nie przewożącego pasażerów, powinien być conajmniej porucznik żeglugi małej lub szyper II klasy.

Kierownicy statków mniejszych mogą posiadać zamiast dyplomów specjalne zezwolenia Urzędu Morskiego.

§ 104.

Obsługa maszyn powinna posiadać dyplomy, odpowiadające postanowieniom rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 4/32 poz. 24).

§ 105.

Motorówki mniejsze, które posiadają urządzenia do regulowania silnika, doprowadzone do stanowiska sternika, mogą być zwalniane od obowiązku utrzymywania oddzielnej obsługi silnika, o ile kierownik motorówki jest obeznany z obsługą silnika i posiada na to specjalne zezwolenie Urzędu Morskiego.

c) Żegluga portowa.

§106.

Statki w żegludze portowej powinny posiadać ilość załogi, uznana przez Urząd Morski za wystarczającą.

§ 107.

Kierownik statku pasażerskiego powinien posiadać conajmniej dyplom porucznika żeglugi małej lub szypra II kl.

Kierownik statku, przewożącego nie więcej niż 6-ciu pasażerów, może posiadać zamiast dyplomu specjalne zezwolenie Urzędu Morskiego (patrz § 102).

Kierownik statku, nieprzewożącego pasażerów, może posiadać zamiast dyplomu specjalne zezwolenie Urzędu Morskiego.

§ 108.

Obsługa maszyn powinna odpowiadać, co do dyplomów, przepisom §§ 104 i 105.

XIV. Urządzenia pasażerskie.

§ 109

Każdy statek, służący do przewozu pasażerów, powinien posiadać urządzenia dla pasażerów, odpowiadające poniższym wymaganiom, zależnie od charakteru żeglugi i czasu trwania podróży.

a) bezpokładowe łodzie wiosłowe, żaglowe, kajaki itp. nie posiadające napędu mechanicznego i służące do krótkich wyjazdów na morze, powinny być zaopatrzone w dostateczną ilość ławek, przyczem dla każdej osoby powinno być przewidziane miejsce do siedzenia. Ilość pasażerów i ich rozmieszczenie nie może ograniczać swobody ruchów wioślarza i manewrów przy żaglowania;

b) bezpokładowe łodzie z napędem mechanicznym, wożące pasażerów na podróże trwające nie dłużej niż 2 godz., powinny posiadać ławki, tak ustawione, aby nie tamowały swobody ruchów załogi przy odbijaniu i dobijaniu oraz aby pasażerowie nie byli narażeni na uderzenia bosakami, cumami itp. Ilość pasażerów oblicza się zależnie od długości ławek do siedzenia, licząc na jedną osobę 0,45 m dług. ławki, jednakże ogólna ilość osób, obliczona w ten sposób, może być zmniejszona, o ile zagraża stateczności statku;

c) statki pokładowe mniejsze, jak kutry rybackie, motorówki, holowniki itp., o ile woża pasażerów na podróże nie dłuższe niż 2 godz., powinny posiadać ilość miejsc do siedzenia dla przynajmniej 50% dozwolonej do przewozu ilości pasażerów.

Ilość pasażerów oblicza się, licząc po 0,55 m² wolnej powierzchni górnego pokładu na każdą osobe lub 0,85 m² wolnej powierzchni podłogi pomieszczeń podpokładowych, o ile posiadają conajmniej 1,80 m wysokości. Wolną powierzchnię pokładu oblicza się, potrącając od ogólnej powierzchni górnego pokładu części zajęte przez nadbudówki, windy, maszty, pachołki cumowe, luki wyższe niż 20 cm od pokładu itp., oraz części pokładu potrzebne przy manewrowaniu statku. Luki do 20 cm wysokości od pokładu mogą być wliczane do wolnej powierzchni pokładu, o ile ich konstrukcja jest wystarczająco mocna, aby utrzymać tę ilość osób jaka wypadnie z obliczenia jej powierzchni.

Wolną powierzchnię podłogi w pomieszczeniach podpokładowych oblicza się, potrącając od ogólnej powierzchni podłogi części, zajęte przez stoły i inne urządzenia, nie mogące służyć do siedzenia.

O ile wyszczególnione wyżej statki, używane są w podróżach na terenie portu, ogólna ilość osób obliczona w/g powyższych przepisów może być zwiększona o jedną trzecią;

d) w podróżach, trwających powyżej 2-ch godzin mogą być używane tylko statki pokładowe, które powinny posiadać dla całej ilości pasażerów schrony przed niepogodą w pomieszczeniach podpokładowych lub w nadbudówkach na pokładzie, licząc po 0,85 m^2 wolnej powierzchni podłogi tych pomieszczeń, obliczonej w sposób podany w pkt. c) na każdą osobę, jeżeli wysokość tych pomieszczeń wynosi nie mniej niż 2 m; w pomieszczeniach niższych należy ilość pasażerów proporcjonalnie zmniejszyć, jednakże wysokość pomieszczeń nie może być niższa, niż 1,80 m.

Oprócz powyższego dla całej ilości pasażerów należy przewidzieć powierzchnię spacerową na otwartym pokładzie i na pokładach nadbudówek, jeśli te ostatnie nie nasuwają zastrzeżeń co do swej wytrzymałości, licząc po 0,55 m^2 wolnej powierzchni, obliczonej w sposób podany w pkt. c) na każdą osobe. Pokłady na nadbudówkach powinny posiadać poręcze, przewidziane w § 36.

Ilość miejsc do siedzenia w pomieszczeniach zakrytych powinna odpowiadać całej ilości pasażerów, dozwolonej do przewozu; na pokładach spacerowych ilość miejsc do siedzenia powinna być przewidziana dla conajmniej 25 proc. całej ilości pasażerów.

Pomieszczenia dla pasażerów nie mogą znajdować się na pokładzie niższym niż ten, który znajduje się bezpośrednio pod linją ładunkową. Pomieszczenia podpokładowe i w nadbudówkach na górnym pokładzie powinny być dostatecznie przewietrzane i oświetlane w dzień i w nocy; zejścia do nich powinny być wygodne i bezpieczne, dobrze oświetlone, schody dostatecznej szerokości, z poręczami i z odpowiedniem nachyleniem.

Ustępy dla pasażerów powinny być tak położone, aby dostęp do nich tak z pokładu jak i z pomieszczeń podpokładowych był bezpośredni i wygodny. Ustępy powinny być dostatecznie oświetlane dniem i nocą oraz przewietrzane. Ilość ustępów powinna wynosić po dwa na każde pełne lub rozpoczęte 100 pasażerów, przyczem połowa wszystkich ustępów powinna być przeznaczona do wyłącznego użytku dla mężczyzn, druga połowa dla kobiet, co należy uwidocznić odpowiedniemi napisami;

e) w podróżach, trwających ponad 5 godzin w nocy, mogą być używane tylko statki pokładowe, posiadające oprócz wymienionych w pkt. d) urządzeń, kabiny do spania z kojami w ilości, odpowiadającej ilości pasażerów, dozwolonej do przewozu, przyczem dla każdego pasażera powinno przypadać 0,85 m^2 powierzchni wolnej podłogi oraz 2,05 m^3 wolnej przestrzeni;

f) jeżeli okaże się, że obliczona na podstawie powyższych przepisów, ilość pasażerów będzie zagrażać wytrzymałości, pływalności lub stateczności statku, to liczba pasażerów powinna ulec koniecznemu zmniejszeniu.

XV. Postanowienia karne.

§ 110.

Wykroczenia przeciwko przepisom rozporządzenia niniejszego karane będą, zgodnie z art. 12 i 13 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej w trybie postępowania administracyjnego grzywną do 200 zł lub aresztem do 7 dni.

Orzecznictwo należy do Urzędu Morskiego.

XVI. Postanowienia końcowe.

§ 111.

Kontrolę nad przestrzeganiem postanowień niniejszego rozporządzenia sprawują Kapitanaty Portów, wzgl. organy do tego upoważnione przez Urząd Morski.

§ 113.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od chwili ogłoszenia niniejszego rozporządzenia w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim.

§ 112.

Termin zgłoszenia statków do ewidencji będzie ogłoszony dodatkowo obwieszczeniem Urzędu Morskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego:
(—) Inż. St. Łęgowski.

Załącznik Nr. 1.
Do rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 czerwca 1935 r. o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków, poz. 171.

(Str. 1).

Nazwisko i imię
zgłaszającego ....

Adres ....

Gdynia, dnia . . . . . 19 . . roku

Do

Urzędu Morskiego

w Gdyni.

W myśl § 7 rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia .... o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków, proszę niniejszem o wpisanie statku ....
rodzaj nazwa
właściciel
do ewidencji, przeprowadzenie inspekcji i wydanie karty ewidencyjnej.

Statek został zbudowany w .... przez
.... w roku materjał ....
Napęd statku stanowi .... o mocy KM
Statek mam zamiar używać jako ....
w żegludze ....

Stwierdzam, że znaną mi jest treść wymienionego na wstępie rozporządzenia Dyrektora Urzędu i obowiązuję się do ścisłego przestrzegania zawartych w niem postanowień.

....
(podpis).

(Str. 2).

Urząd Morski
Nr. .... Gdynia, dnia .... 19...... r.

Do

Inspektora Okrętowego

w miejscu.

Drugostronne przesyła się celem dokonania inspekcji, określenia zdatności statku i nadesłania protokółu, zawierającego wszystkie dane, niezbędne do wystawienia karty ewidencyjnej.

Naczelnik Wydziału:

Inspektor Okrętowy
Nr. Gdynia, dnia . . . . 19 . .r.

Do

Urzędu Morskiego

w miejscu.

Stwierdza się, że statek „ .... " zdatny jest do żeglugi ....
.... przy stanie morza do i sile wiatru do B
jako statek ....
W załączeniu przesyłam protokół oględzin z dnia .... zawierający wyniki badania i wszystkie dane, niezbędne do wydania karty ewidencyjnej.

Inspektor Okrętowy:

Wydano kartę ewidencyjną Nr. .... z dn. .... 19 . r. z terminem ważności do dnia .... 19 . . r.

Pobrano opłatę w wysokości .... złotych Nr. kwitu ....
poz. kas

Załącznik Nr. 2.
Do rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 czerwca 1935 r. o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie, poz. 171.

Urząd Morski
w Gdyni

(Str. 1).

Nr. ....

Karta ewidencyjna.

Nazwa statku	Rodzaj statku materjał	Miejsce stałego postoju	pojemność brutto netto	Sygn. pozn	Numer rejestr.

Właściciel statku: ....

Wymiary główne.

1) Długość całkowita na najwyższym ciągłym pokładzie, a dla statków bezpokładowych na wysokości górnej krawędzi najwyższego stałego pasa poszycia burt ...... m.

2) Szerokość między zewnętrznemi powierzchniami burt w środku długości statku .... m.

3) Głębokość kadłuba między górną powierzchnią denników (dna podwójnego) a dolną powierzchnią najwyższego ciągłego pokładu lub poziomem górnej krawędzi najwyższego stałego pasa poszycia burt, w środku długości statku .... m.

Ilość przegród wodoszczelnych.

Statek posiada ...... poprzecznych przegród wodoszczelnych.

Wolna burta.

Ponad linją największego dopuszczalnego zanurzenia, oznaczoną znakiem U — M pozostaje ...... mm wysokości wolnej burty, mierzonej od dolnej krawędzi znaku do ....

Napęd mechaniczny.

Do napędu statku służą ....
ilość rodzaj maszyn

o łącznej mocy normalnej ...... KM .... kotł .... parow. .... o łącznej powierzchni ogrzewalnej ...... m², znajdując się pod dozorem ....

Na podstawie rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. .... o bezpieczeństwie statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr. .... p. ....) wyżej wymieniony statek został zbadany i dopuszczony do ruchu jako ....
....

a) w żegludze .... w okresie ....
przy sile wiatru do ...... B. z kierunków .... i stanie morza do ....
b) w żegludze .... w okresie ....
przy sile wiatru do ...... B. z kierunków .... i stanie morza do ....

Ilość pasażerów.

Największa dopuszczalna ilość pasażerów wynosi:

a) w żegludze . . . . . przy podanych wyżej warunkach . . . osób;
b) w żegludze . . . . . przy podanych wyżej warunkach . . . osób.

Obsada załogi.

Kierownik statku z dyplomem ....
.... oficerów pokładowych z odpowiedniemi dyplomami.
Kierownik maszyn z dyplomem ....
oficerów mechaników z odpowiedniemi dyplomami oraz conajmniej
.... ludzi załogi pokładowej i .... ludzi załogi maszynowej.

Środki ratunkowe.

Statek posiada następujące środki ratunkowe:
łodzi ratunkowych, obliczonych na .... osób
.... tratew ratunkowych, obliczonych na osób
ławek itp. urządzeń pływających, mogących unieść osób,
.... zbadanych pasów ratunkowych.

Kotwice i łańcuchy (liny).

Statek posiada .... kotwic głównych o wadze .... kg.
kotwic zapasowych o wadze .... kg.,
łańcuchów (lin) kotwicznych o długości m., i średnicy
mm.

Niniejsza karta ewidencyjna ważna jest do dnia 19 .... r.
Gdynia, dnia .... 19 .... r.

Dyrektor Urzędu.

Termin ważności karty ewidencyjnej przedłuża się do dnia .... 19 .... r.
Gdynia, dnia .... 19 . . r.

Dyrektor Urzędu:

Termin ważności karty ewidencyjnej przedłuża się do dnia .... 19 r.
Gdynia, dnia .... 19 . . r.

Dyrektor Urzędu:

172.

Ogłoszenie
Starosty Krajowego Pomorskiego

z dnia 27 lipca 1935 r.

w sprawie losowania pożyczki annuitetowej.

Na zasadzie § 4 ustępu 1 i § 6 warunków pierwszej 7 procentowej pożyczki annuitetowej Pomorskiego Wojewódzkiego Związku Komunalnego podaję do wiadomości, że losowanie obligacyj w roku bieżącym sią nie odbędzie.

Obligacje serja A na 1.000 (tysiąc) zł w złocie numery 000.847 do 000.866 włącznie, pozatem serja B na 100 (sto) zł w złocie numery 000.054 do 000.070 włącznie oraz serja C na 20 (dwadzieścia) zł w złocie numery 000.021 do 000.023 włącznie na ogólną kwotę 21.760 (dwadzieścia jeden tysięcy siedemset sześćdziesiąt) zł w złocie zostały wycofane i unieważnione zgodnie z planem umorzenia, zawartym w § 2 warunków pożyczki.

Starosta Krajowy Pomorski:
(—) Łącki.

173.

Rozporządzenie
Starosty powiatowego świeckiego

z dnia 16 lipca 1935 r.

o zmianie rozporządzenia Starosty powiatowego świeckiego z dnia 23 marca 1933 r. o ustaleniu taryfy maksymalnej opłat kominiarskich.

Na podstawie art. art. 43, 131 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (Dz. U. R. P. Nr. 53, poz. 468) w brzmieniu ustawy z dnia 10 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 350) zarządzam co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie Starosty powiatowego świeckiego z dnia 23 marca 1933 r. o ustaleniu taryfy maksymalnej opłat kominiarskich (Pom. Dz. Woj. Nr. 8, poz. 81) ulega następującym zmianom:

w § 1 dodaje się punkt 10 o brzmieniu następującem:

„10. Za roboty w budynkach państwowych i samorządowych, służących do pomieszczenia władz i urzędów państwowych, cywilnych i wojskowych, oraz w budynkach administrowanych przez władze wojskowe i Fundusz Kwaterunku Wojskowego, o ile roboty te są opłacane przez Skarb Państwa, opłaty kominiarskie wynoszą 75 proc. wyżej ustalonych stawek (punkt 1—8)".

§ 2.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

W 27/7.

Starosta powiatowy:
(—) Krawczyk.

174.

Ogłoszenie
Komisarza Rządu w Gdyni

z dnia 15 lipca 1935 r.

o unieważnieniu dowodów osobistych.

Na podstawie § rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. Dz. U. R. P. Nr. 72, poz. 648) ogłaszam:

1. Unieważniam zagubiony dowód osobisty Nr. 1238 wystawiony przez Magistrat miasta Gdyni, dnia 28 kwietnia 1930 r. na nazwisko Romana Kodłubańskiego.

2. Unieważniam zagubiony dowód osobisty Nr. 1030, wystawiony przez Komisarjat Rządu w Gdyni w dniu 30 sierpnia 1933 r. na nazwisko Jerzego Michalskiego.

Komisarz Rządu:
w z.
(—) Inż. Wł. Szaniawski,
Wicekomisarz Rządu.

175.

Rozporządzenie policyjne
Burmistrza miasta Nowego

z dnia 10 lipca 1935 r.

o zakazie kąpania się w Wiśle i rzece Mątawy.

Na podstawie § 5 i 6 ustawy o zarządzie policji z dnia 11 marca 1850 r. (Zb. u. pr. str. 265) i § 143 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 r. (Zb. u. pr. str. 195) oraz za zgodą Magistratu w Nowem zarządzam co następuje:

§ 1.

Zakazuję kąpanie się w Wiśle i Mątawie jako niebezpiecznych dla życia.

§ 2.

Zezwalam na kąpanie się w jeziorze miejskim (łazienki miejskie).

Dzieci i młodzież poniżej lat 14 mogą się kąpać w jeziorze miejskim jedynie pod nadzorem rodziców lub opiekunów.

§ 3.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia karani będą grzywną do 9 zł, a w razie nieściągalności aresztem.

§4.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje na obszarze gminy miejskiej miasta Nowego.

Burmistrz:
(—) Kuchczyński.

176.

Ogłoszenie
Burmistrza miasta Kościerzyny

z dnia 24 lipca 1935 r.

o unieważnieniu dowodu osobistego.

Na podstawie § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72) poz. 648) ogłaszam:

Unieważniam zagubiony dowód osobisty Nr. 909 wystawiony dnia 1 kwietnia 1930 r. na nazwisko Teofila Ronkowskiego, urodzonego dnia 27 kwietnia 1907 r. w Kościerzynie.

Burmistrz:
(—) J. Kamiński,
zast. burmistrza.

177.

Ogłoszenie
Zarządu Gminnego w Osiecznej

z dnia 9 lipca 1935 r.

o unieważnieniu karty rowerowej.

Na podstawie § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72 poz. 648) ogłaszam:

Unieważniam kartę rowerową Nr. 50/34 ks. prob. Franciszka Czaplińskiego, wystawioną przez Wójta na obwód Osieczna dnia 9 kwietnia 1934 r. z prolongatą na 1935 r.

Wójt:
(—) Ostrowski.

178.

Ogłoszenie
Zarządu Gminnego w Stężycy

z dnia 17 lipca 1935 r.

o unieważnieniu dowodu osobistego.

Na podstawie § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 5 lipca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 72 poz. 648) ogłaszam:

Unieważniam zagubiony dowód osobisty Nr. 19 wystawiony dnia 22 lutego 1930 r. przez sołectwo Potuły na nazwisko Rudolfa Fingera urodzonego dnia 21 grudnia 1868 r. w Potułach.

Wójt:
(—) Węsierski.

179.

Regulamin
Komitetu Rozbudowy miasta Gdyni, uchwalony na posiedzeniu Rady Miejskiej w dniu 7 marca 1935 r.

§ 1.

Komitet Rozbudowy miasta Gdyni jest urzędem miejskim, działającym w myśl rozporzadzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o rozbudowie miast z dnia 22 kwietnia 1927 r. wraz z późniejszemi zmianami oraz przepisów na jej podstawie wydanych (Dz. U. R. P. Nr. 42, poz. 372), (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 481), (Dz. U. R. P. Nr. 106, poz. 913 ex 27), (Dz. U. R. P. Nr. 49, poz. 476 ex 28), (Dz. U. R. P. Nr. 96, poz. 735 ex 31), (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 220 ex 33).

§ 2.

Działalność Komitetu Rozbudowy rozciąga się na miasto Gdynię oraz sferę interesów mieszkaniowych miasta Gdyni.

§ 3.

Komitet Rozbudowy składa się z przewodniczącego i 8 członków powołanych na wniosek Komisarza Rządu przez Radę Miejską.

Przewodniczącym jest Komisarz Rządu w Gdyni lub jego urzędowy zastępca.

Zastępcę przewodniczącego wybiera Komitet Rozbudowy z pośród członków zwykłą większością głosów.

Członków powołuje się:
1) 2 z pośród członków Rady Miejskiej,
2) 2 z pośród osób wskazanych przez Komisarza Rządu,
3) 1 członka z pośród osób przedstawionych przez spółdzielnię mieszkaniowo-budowlane, należące do związku rewizyjnego,
4) 2 członków z pośród przedstawionych przez organizacje zawodowe pracownicze i robotnicze oraz z pośród osób przedstawionych przez związki lokatorów,
5) 1 członka z pośród obywateli obeznanych ze sprawą rozbudowy miasta.

§ 4.

Członkowie Komitetu Rozbudowy spełniają swoje obowiązki honorowo.

§ 5.

Kadencja Komitetu trwa 3 lata, przyczem Komitet Rozbudowy urzęduje do objęcia działalności przez nowy Komitet.

§ 6.

Kto wyraził zgodę na przyjęcie obowiązku członka Komitetu Rozbudowy obowiązany jest sprawować te obowiązki do końca kadencji.

Do złożenia lub utraty mandatu mają zastosowanie art. 6 i 7 ustawy samorządowej.

§ 7.

Do obowiązków członków Komitetu Rozbudowy należy:
1) udział w posiedzeniach Komitetu Rozbudowy;
2) opracowywania przydzielonych spraw i referatów;
3) wykonywanie czynności powierzonych przez Komitet Rozbudowy.

§ 8.

Komitet Rozbudowy ma za zadanie poprawę stosunków mieszkaniowych przez akcję mającą na celu pobudzenie ruchu budowlanego oraz popieranie wszelkiej inicjatywy budowlanej.

Dla osiągnięcia tego celu Komitet Rozbudowy:
1) podejmuje inicjatywę w kierunku sporządzania planu zabudowy miasta oraz opiniuje plany zabudowy miasta;
2) opracowuje program rozbudowy miasta oraz plan sfinansowania tego programu zgodnie z planem zabudowania;
3) ustala kolejność akcji budowlanej na terenach miejskich, budowlanych i ma nadzór nad prawidłowem osadnictwem;
4) prowadzi ewidencję terenów przewidzianych pod rozbudowę;
5) prowadzi sprawy związane z uporządkowaniem praw własności terenów przewidzianych pod rozbudowę;
6) stawia wnioski o odstąpienie terenów państwowych na rzecz miejskiego budownictwa mieszkaniowego, szacuje i stwierdza niezbędność terenów państwowych, na które reflektuje miasto;
7) współdziała w akcji budowlano-mieszkaniowej Banku Gospodarstwa Krajowego;
8) uchwala wnioski w sprawie rozdziału pożyczek budowlanych, remontowych itp., sprawuje kontrolę zużytkowania kredytów budowlanych, obrotu mieszkań wybudowanych przy użyciu środków publicznych;
9) podejmuje inicjatywę w przedmiocie wywłaszczenia gruntów potrzebnych pod rozbudowę budynków niedokończonych;
10) zabiega o zaprowadzenie inwestycji na terenach podlegających zabudowie;
11) może brać w przymusowy zarząd nieruchomości oraz administruje temi nieruchomościami;
12) uchwala i przedstawia organom gminnym wszelkie wnioski tyczące się rozbudowy miasta i kwestji mieszkaniowej;
13) spełnia nadzór nad działalnością T. B. O. w zakresie akcji osiedleńczej, budowlano-mieszkaniowej i polityki terenowej.

§ 9.

Poza sprawami wymienionemi w § 8 może Komisarz Rządu powierzyć Komitetowi Rozbudowy sprawy należące do czynności Komisarjatu Rządu.

§ 10.

Posiedzenia Komitetu zwołuje przewodniczący w miarę potrzeby, najmniej jednak co dwa tygodnie.

Zawiadomienie o posiedzeniu Komitetu Rozbudowy wraz z porządkiem obrad winni członkowie otrzymać najmniej na 24 godziny przed terminem posiedzenia.

Na posiedzeniu Komitetu Rozbudowy winni być zaproszeni.
1) Delegat Banku Gospodarstwa Krajowego;
2) lekarz powiatowy;
3) Dyrektor K. K. O.;
4) Dyrektor T. B. O.

§ 11.

Sprawy referują członkowie Komitetu Rozbudowy lub Kierownik Biura Komitetu Rozbudowy.

§ 12.

Do prawomocności uchwał Komitetu Rozbudowy wymagana jest obecność przewodniczącego oraz 5 członków.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów.

Uchwały zapadłe winny być protokulowane.

§ 13.

W posiedzeniach Komitetu Rozbudowy mogą brać udział z głosem doradczym rzeczoznawcy zaproszeni przez Komitet Rozbudowy lub przewodniczącego oraz urzędnicy Komisarjatu Rządu delegowani przez Komisarza Rządu.

§ 14.

Posiedzenia Komitetu Rozbudowy nie są publiczne.

§ 15.

Uchwały Komitetu Rozbudowy ulegają niezwłocznie wykonaniu, o ile nie wymagają zatwierdzenia przez organa ustrojowe miejskie lub przez władze nadzorcze, o ile przewodniczący nie zawiesi ich wykonania.

Do zawieszonych uchwał ma zastosowanie art. 66 ust. 2 ustawy samorządowej.

§ 16.

Komitet Rozbudowy może powoływać specjalne komisje dla rozpatrywania i opracowywania spraw zleconych przez Komitet tym komisjom.

§ 17.

Komitet Rozbudowy załatwia sprawy związane ze swoją działalnością za pośrednictwem Biura Komitetu Rozbudowy.

Biuro Komitetu Rozbudowy składa się z Kierownika Biura i odpowiedniej ilości pracowników.

O ilości personelu decyduje Komisarz Rządu na wniosek Komitetu Rozbudowy.

§ 18.

Kierownik Biura jest urzędnikiem miejskim podległym Komisarzowi Rządu, a służbowo przewodniczącemu Komitetu Rozbudowy.

§ 19.

Biuro:

1) przygotowuje sprawy na posiedzenia Komitetu Rozbudowy, układa porządek obrad i zwołuje posiedzenia;
2) prowadzi protokóły posiedzeń Komitetu Rozbudowy;
3) wprowadza w życie uchwały Komitetu Rozbudowy w zakresie programów zabudowy miasta itp.;
4) prowadzi ewidencję gruntów przeznaczonych pod rozbudowę;
5) czyni starania o grunty państwowe i inne na cele rozbudowy;
6) załatwia sprawy związane z uporządkowaniem własności terenów przewidzianych pod rozbudowę;
7) załatwia sprawy związane z wywłaszczeniem gruntów potrzebnych pod rozbudowę oraz budynków niewykończonych;
8) załatwia sprawy związane ze staraniem o kredyty budowlane;
9) załatwia sprawy związane z rozdziałem i udzielaniem pożyczek budowlanych i remontowych;
10) prowadzi ewidencję uchwalonych kredytów Komitetu Rozbudowy oraz podręczną księgowość;
11) prowadzi kontrolę czynszów najmu za mieszkania wybudowane przy pomocy kredytów publicznych;
12) załatwia sprawy związane z nadzorem T. B. O.

§ 20.

Biuro Komitetu Rozbudowy obowiązuje instrukcja kancelaryjna Komisarjatu Rządu.

§ 21.

Pisma wychodzące z Komitetu Rozbudowy noszą nagłowek:

„Komisarjat Rządu w Gdyni
Komitet Rozbudowy Miasta"

§ 22.

Korespondencję podpisuje, o ile nie jest zastrzeżona do podpisu Przewodniczącego — Kierownik Biura Komitetu Rozbudowy.

§ 23.

Opracowanie pewnych zagadnień fachowych, technicznych i prawnych może Komisarz Rządu zlecać pracownikom Komisarjatu Rządu lub fachowcom za wynagrodzeniem.

§ 24.

Nadzór nad biurem wykonuje poza przewodniczącym organa nadzorcze miasta.

§ 25.

Wydatki połączone z działalnością Komitetu Rozbudowy ponosi gmina miasta Gdyni w ramach budżetu miejskiego.

§ 26.

Na pokrycie wydatków związanych z czynnościami Komitetu Rozbudowy winien Komitet Rozbudowy pobierać opłaty administracyjne, ustalone przez Komisarza Rządu.

§ 27.

Regulamin niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim, tem samem traci moc obowiązującą regulamin z dnia 25 kwietnia 1929 r.

Komisarz Rządu:
(—) Mgr. Pr. Fr. Sokół.

180.

Postanowienie
Komisji Oszczędnościowo - Oddłużeniowej dla Samorządu przy Urzędzie wojewódzkim pomorskim w Toruniu.
z dnia 29 lipca 1935 r.

Na podstawie art. 17 ust. (1) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94 poz. 846) i § 14 rozporządzenia Ministrów Spraw Wewnętrznych, Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 16 kwietnia 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz 231) Komisja postanawia wszcząć postępowanie oddłużeniowe co do gmin miejskich w Gdyni, Toruniu, Tczewie, Wąbrzeźnie i Chełmnie oraz powiatowych związków samorzadowych w Kościerzynie, Wąbrzeźnie i Grudziądzu.

Sekretarz: (—) Bauer.
Przewodniczący: (—) Dr. Siudowski.

181.

OGŁOSZENIA SĄDOWE.

a) przetargi przymusowe.

1. Nieruchomość położona w Bobrowiskach przy Brodnicy i w chwili uczynienia wpisu o przetargu zapisana w księdze gruntowe Brodnica wykaz L 584, na nazwisko Antoniego Grabowskiego, zostanie w drodze egzekucji dnia 25 września 1935 r. o godz. 10 przed południem wystawioną na przetarg przed niżej oznaczonym Sądem Grodzkim, pokój Nr. 51. Przedmiotowa nieruchomość o łącznym obszarze 136.40.98 ha i 195,69 talarów czystego dochodu jest położona w obrębie Nowydwór i stanowi role, łąki, ogrody i pastwiska z budynkami, składającemi się z domu mieszkalnego, domu czeladzi, stodoły, chlewa i świniarni o rocznej wartości użytkowej 300 mk.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 15 maja 1931 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

6 K 3/31.

Brodnica, dnia 6 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

2. Nieruchomość położona w Gdyni, Kamienna Góra i w chwili uczynienia wzmianki o przetargu zapisana w księdze gruntowej Kamienna Góra k. 285 na imię Wiktora Świdy zostanie w drodze egzekucji dnia 14 września 1935 r. o godzinie 10 przed południem wystawiona na przetarg w niżej oznaczonym Sądzie pokój Nr. 33.

Nieruchomość ta składa się z parceli około 2400 m² i domu parterowego. Przeciętny dochód roczny wynosi 9.600 zł.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 3 grudnia 1931 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o

przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

7 K 35/31.

Gdynia, dnia 19 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

3. Idealna połowa nieruchomości położonej w Gdyni i w chwili uczynienia wzmianki o przetargu zapisana w księdze gruntowej Gdynia, karta 347, na imię Mieczysława Kotlińskiego w Gdyni zostanie w drodze egzekucji dnia 21 września 1935 r. o godz. 10 wystawioną na przetarg w niżej oznaczonym Sądzie, pokój Nr. 33.

Nieruchomość cała składa się z parceli o obszarze 507 m² i 1 budynku piętrowego (z pustaków betonowych o kubaturze 1.000 m³ na magazyny).

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 5 października 1931 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

7 K 30/31.

Gdynia, dnia 20 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

4. Nieruchomość położona w Grudziądzu i w chwili uczynienia wpisu o przetargu zapisana w księdze gruntowej Grudziądz tom 44, karta 1392 o powierzchni 0,511 ha i czystego dochodu 0,44 talarów, mapa 37, parcela 33, matrykuła 788, na imię Pokona, Pomorski Konsum Naftowy Towarzystwo z ograniczoną poręką w Grudziądzu, zostanie w drodze przymusowego wykonania dnia 25 września 1935 r. o godz. 10 przed południem wystawioną na przetarg przed niżej oznaczonym Sądem, pokój Nr. 8.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 30 grudnia 1927 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

3 K 10/27.

Grudziądz, dnia 20 maja 1935 r.

Sąd Grodzki.

5. Nieruchomość położona w Mlewie i w chwili uczynienia wzmianki o przetargu zapisana w księdze gruntowej Mlewo tom V, karta 30 i 39 oraz Mlewo tom VI, karta 138, na imię rolnika Ludwika Kuźmińskiego vel Kuczmińskiego z Mlewa, który ze swą małżonką Weroniką z domu Nadolską żyje w umówionej wspólności majątkowej, zostanie w drodze egzekucji dnia 12 września 1935 o godz. 10 przed południem wystawioną na przetarg w niżej oznaczonym Sądzie, pokój Nr. 10. Nieruchomość a) Mlewo karta 30 stanowi osadę chałupniczą, rola i podwórze w wsi Mlewo, wielkości 1.01,90 ha, o wartości użytkowej do podatku budynkowego 225 mk. i czystego dochodu do podatku gruntowego 2,82 talarów. b) Mlewo karta 39 stanowi rola przy wsi Mlewo, wielkości 0,23 ha, o czystym dochodzie do podatku gruntowego 0,81 talarów, c) Mlewo karta 138 stanowi rola przy drodze do Kowalewa o wielkości 2,46,73 ha, o czystym dochodzie do podatku gruntowego 10,68 talarów, matrykuły 126, 178 i 27.

Uchwałą z dnia 30 sierpnia 1932 r. ustalono wartość nieruchomości na 14.000 zł., a cenę wywołania na 9.333,33 zł.

Wzmiankę o przetargu zapisano w księdze gruntowej dnia 24 października 1932 r.

Niniejszem wzywa się wszystkich, których prawa w chwili zapisania wzmianki o przetargu nie były w księdze gruntowej uwidocznione, aby się z niemi zgłosili najpóźniej w dniu przetargu przed wezwaniem do wnoszenia ofert i prawa te uprawdopodobnili, gdyby wierzyciel im przeczył. W razie niezastosowania się do powyższego wezwania, prawa te przy oznaczeniu najniższej oferty nie zostaną wcale uwzględnione, a przy rozdziale ceny kupna dopiero po roszczeniu wierzyciela i innych prawach.

Zaleca się dwa tygodnie przed terminem podać na piśmie albo do protokółu sekretarza sądowego dokładne obliczenie swych roszczeń w kapitale, odsetkach, kosztach wypowiedzenia i kosztach sądowego dochodzenia swych praw, oraz oznaczyć pierwszeństwo, którego się żąda.

Tych, którym służy prawo sprzeciwienia się przetargowi, wzywa się, aby przed udzieleniem przybicia targu postarali się o umorzenie lub zawieszenie postępowania, gdyż inaczej prawo ich odnosić się będzie zamiast do nieruchomości, tylko do uzyskanej ceny kupna.

K 1/32.

Kowalewo, dnia 16 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

---

b) postępowanie upadłościowe.

1. W sprawie upadłościowej firmy S. J. Kiewe, Tow. Komandytowe w Grudziądzu, ulica Stara 4/6, termin do badania dodatkowo zgłoszonych wierzytelności wyznacza się na dzień 9 sierpnia 1935 r. godzina 10 przed Sądem Grodzkim w Grudziądzu pokój Nr. 2. 3 E 973/34.

Grudziądz, dnia 7 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

2. W postępowaniu upadłościowym nad majątkiem firmy: Toruński Zakład Chromolitograficzny i Drukarnia Edward Stefanowicz w Toruniu, zawisłem przed Sądem Grodzkim w Toruniu po 1 cz. V. N. 7/34, nastąpi częściowy podział między wierzycieli upadłości.

Stan masy rozporządzalny do podziału wynosi po dzień 27 lipca 1935 r. 8.500 zł.

Przy podziale uwzględnia się uznane należności wierzycieli II grupy w kwocie 3.494,57 zł. wg. spisu wyłożonego do wglądu w Sekretarjacie Sądu Grodzkiego w Toruniu oddz. 5, pokój 44.

Toruń dnia 27 lipca 1935 r.

Zarządca masy:
(—) Jan Bortnowski.

3. W sprawie upadłościowej nad majątkiem Marjana Pankowskiego zamieszkałego w Grudziądzu postępowanie zastanawia się dla braku masy odpowiadającej kosztom postępowania

3 N 16/24.

Grudziądz, dnia 28 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

---

c) publiczne doręczenia i wywołania.

1. Małoletni Tadeusz i Gertruda Nowaccy zastąpieni przez opiekuna Feliksa Adrycha z Tymawy powiat Grudziądz, wystąpili z wnioskiem o wywołanie książeczki oszczędnościowej Nr. 1769 Komunalnej Kasy Oszczędności powiatu grudziądzkiego w Grudziądzu wystawionej na nazwisko Nowacki Józef, Tadeusz i Gertruda opiewająca na płatnych 352,45 zł.

Posiadacza książeczki oszczędnościowej wzywa się, by najpóźniej w terminie wywoławczym wyznaczonym na dzień 17 grudnia 1935 r. godzina 10 w niżej podpisanym Sądzie pokój Nr. 19, zgłosił prawa swe i przedłożył książeczkę oszczędnościową, w przeciwnym razie zostanie pozbawiona mocy prawnej.

3 Co 134/35.

Grudziądz, dnia 1 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

2. Na wniosek Cecylji Niedzielskiej w Toruniu, Grudziądzka 182 zarządza się wywołanie zaginionego kwitu mazalnego i listu hipotecznego, odnoszących się do hipoteki w kwocie 2.325,80 franków szwajcarskich, zapisanej w dziale III, pod Nr. 13 na nieruchomości Mokre k. 209 na rzecz Ireny z Czaplów Kolanowskiej.

Wzywa się posiadacza tych dokumentów, aby zgłosił się w podpisanym Sądzie, pokój 33, najpóźniej w terminie wywoławczym w dniu 12 listopada 1935 r godz. 12 i przedłożył dokumenty, gdyż w przeciwnym razie nastąpi pozbawienie ich mocy prawnej.

IX Co 184/35.

Toruń, dnia 18 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

---

d) zapisy w rejestrze majątkowym.

1. Do rejestru małżeńskich praw majątkowych wpisano pod Nr. 607, że małżonkowie Tomasz Piotrowski, urzędnik kolejowy z Kowalewa i Cecylja z Wilczyńskich, umówili ogólną wspólność majątkową, która z chwilą śmierci jednego z małżonków ustaje.

Kowalewo, dnia 4 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

2. W rejestrze małżeńskich praw majątkowych tut. Sądu pod Nr. RM 2114 wpisano: Bensch Hans Franciszek i tegoż żona Hanna Lotta Elsa z d. Lönser, zam. w Bukówcu. Aktem z dnia 5 kwietnia 1935 r. zawarli rozdział majątkowy z wykluczeniem męża od zarządu i użytkowania majątkiem żony.

Świecie, dnia 13 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

3. W rejestrze małżeńskich praw majątkowych tut. Sądu pod Nr. RM 2115 wpisano: Roman Błażejewski i tegoż żona Marta z d. Puchowska, zam. w Drzycimiu. Aktem z dnia 16 marca 1935 r. zawarli ogólną wspólność majątkową, która się znosi z chwilą śmierci jednego z małżonków.

Świecie, dnia 13 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

4. W rejestrze małżeńskich praw majątkowych tut. Sądu pod Nr. RM 2113 wpisano: Eryk Peglau i tegoż żona Berta z d. Emme zamieszkali w Lnianie, pow. Świecie. Aktem z dnia 26 lutego 1935 r. zawarli rozdział majątkowy z wykluczeniem męża od zarządu i użytkowania majątku żony.

Świecie, dnia 17 maja 1935 r.

Sąd Grodzki.

5. W rejestrze małżeńskich praw majątkowych tut. Sądu pod Nr. 2109 wpisano: Bernard Megerski i tegoż żona Anna z d. Adrych, zam. w Jeżewie, pow Świecie. Aktem z dnia 22 stycznia 1934 r. zawarli ogólną wspólność majątkową.

Świecie, dnia 16 marca 1935 r.

Sąd Grodzki.

6. W rejestrze małżeńskich praw majątkowych wpisano: Roman Białas, zawodowy plutonowy drugiego pułku Szwoleżerów Rokitniańskich i jego żona Łucja, ur Białkowska w Starogardzie, umową z dnia 1 lipca 1935 roku wykluczyli zarząd i użytkowanie męża na majątku żony.

Sąd Grodzki.

7. W tutejszym rejestrze małżeńskich praw majątkowych wpisano dziś przy małżonkach Juljan Tomasz Ossowski, rolnik i tegoż żona Eufemja Ossowska z domu Szynderłata, była odwowiała Sobolewska, oboje w Rokitkach, pow. Tczew: Umową notarjalną z dnia 14 maja 1935 r. ustanowiono ogólną wspólność majątkowa z wykluczeniem dalszego jej trwania po śmierci jednego z małżonków.

Tczew, dnia 14 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

8. W tutejszym rejestrze małżeńskich praw majątkowych zapisano dziś przy małżonkach Ignacy Bieliński, rolnik i tegoż żona Franciszka Bielińska z domu Warmbier, oboje w Dalwinie, pow. Tczew: Umową notarjalną z dnia 26 marca 1935 r. ustanowiono ogólną wspólność majątkową według przepisów niemieckiego kodeksu cywilnego z tem, że wspólność majątkowa kończy się z śmiercią jednego z małżonków.

Tczew, dnia 14 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

9. Do rejestru małżeńskich praw majątkowych wpisano na stronie 2991, że małżonkowie Rudolf Wilhelm Bohnke i żona jego Ida Helena Otylja z domu Zeisler z Torunia kontraktem notarjalnym z dnia 10 maja 1935 roku umówili zupełny rozdział majątkowy z wykluczeniem prawa mężowskiego do zarządu i pobierania użytków z majątku żony.

Toruń, dnia 31 maja 1935 r.

Sąd Grodzki.

10. Do rejestru małżeńskich praw majątkowych wpisano na stronie 2993, że małżonkowie Teofil i Helena z Stępniaków Boniewiczowie z Otłoczyna, pow. Toruń, kontraktem notarjalnym z dnia 20 grudnia 1934 r. umówili ogólna wspólność majątkową.

Toruń, dnia 5 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

11. Do rejestru małżeńskich praw majątkowych wpisano na stronie 2992, że małżonkowie Paweł i Gertruda z domu Härtel Hennig z Podgórza kontraktem notarjalnym z dn. 21 lutego 1935 r. umówili ogólną wspólność majatkową.

Toruń, dnia 5 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

12. Do tut. rejestru małżeńskich praw majątkowych Nr. 717 wpisano, że Fryderyk i Berta z Welków, małżonkowie Brandner z Płużnicy aktem notarjalnym z dnia 6 maja uchylili ogólną wspólność majątkową i zaprowadzili zupełny rozdział majątkowy z wykluczeniem użytkowania i zarządu majątku żony przez męża.

Wąbrzeźno, dnia 20 maja 1935 r.

Sąd Grodzki.

13. Do tut. rejestru małżeńskich praw majątkowych Nr. 1256 wpisano: Juljan i Klementyna z domu Grądzka małżonkowie Gubin-Dzięgielewscy, lekarze dentyści z Płużnicy, pow. Wąbrzeźno. Aktem notarjalnym z dnia 4 kwietnia 1935 r. zawarli ogólną wspólność majątkową.

Wąbrzeźno, dnia 26 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

14. Do tut. rejestru małżeńskich praw majątkowych Nr. 1255 wpisano: Maciej i Marja z Romanów małżonkowie Sakowscy z Wielkich Radowisk aktem notarjalnym z 5 marca 1934 r. zaprowadzili zupełny rozdział majątkowy z wykluczeniem prawa zarządu i pobierania użytków przez męża odnośnie majątku żony.

Wąbrzeźno, dnia 26 czerwca 1935 r.

Sąd Grodzki.

15. Do tut. rejestru małżeńskich praw majątkowych Nr. 1257 wpisano: Antoni i Janina z Żuchowskich małżonkowie Wasilewscy, rolnicy z Czystochlebia, aktem notarjalnym z dnia 11 maja 1932 r. umówili ogólną wspólność majątkową.

Wąbrzeźno, dnia 23 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

16. W tutejszym rejestrze handlowym dział B pod Nr. 99 przy firmie: „Skarbopol" Morski Eksport Węgla i Koksu z Polskich Kopalń Skarbowych na Górnym Śląsku Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdyni, dnia 22 maja 1935 r. dopisano: Siedzibą spółki jest Gdynia-Port Nabrzeże Duńskie. Spólnik może mieć tylko jeden udział. Nową redakcję umowy spółki sporządzono 2 marca 1935 r. Pismami przeznaczonemi do ogłoszeń spółki jest Gazeta Urzędowa Województwa Pomorskiego i Monitor Polski.

Sąd Rejestrowy w Gdyni.

Roki sądowe.

Rozkład roków sądowych za II półrocze 1935 r. w Lipnicy: w lipcu od 24 do 26, w wrześniu od 10 do 12, w listopadzie od 12 do 14-go.

Chojnice, dnia 9 lipca 1935 r.

Sąd Grodzki.

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

Ogłoszenie Dyrekcji Lasów Państwowych w Toruniu.

Zarządzeniem Dyrekcji Lasów Państwowych z dnia 19 czerwca 1935 r. znak sprawy Ub G 912/26/27/35 na podstawie rozporządzenia królewskiego z dnia 26 XII 1808 r. zniesiony został w dniu 3 lipca 1935 r. sekwestr administracyjny w majątku państwowym Pogódki, powiat Kościerzyna.

Dyrektor Lasów Państwowych:
w z.
(—) Inż. W. Dakowski,
Kierownik Biura Organizacji i Inspekcji

Przetarg.

Kierownictwo Przebudowy Dróg Województwa Pomorskiego w Wejherowie ogłasza niniejszem przetarg nieograniczony ofertowy pisemny na dostawę materjałów kamiennych dla przebudowy i budowy dróg państwowych Nr. 1, Nr. 18/6 i Nr. 18/8 w powiatach tczewskim, starogardzkim i morskim a mianowicie:

około 5000 ton kamienia szosowego, 4000 ton tłucznia, 2500 ton podkładu szosowego (paku) i 8000 m. b. kamieni burtowych.

Dostawa może obejmować ilości conajmniej 1000 ton jednego lub wszystkich gatunków materjałów.

Dostawa winna być rozpoczęta do 7 dni od otrzymania zlecenia i zakończona do dnia 15 września 1935 r.

Termin składania ofert do dnia 5 sierpnia 1935 r. do godz. 15. Otwarcie ofert i rozprawa przetargowa odbędzie się dnia 7 sierpnia o godz. 11 w pokoju Nr. 30.

Szczegółowe i techniczne warunki dostawy i blankiety ofertowe otrzymać można w Kierownictwie Przebudowy Dróg Województwa Pomorskiego w Wejherowie (gmach Starostwa Morskiego) pokój 32 za opłatą 3 zł. od dnia 20 lipca w godz. od 9—12.

Kierownictwo Przebudowy dróg zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta i podziału dostawy między kilku oferentów.

Wejherowo, dnia 17 lipca 1935 r.

Kierownik Przebudowy:
Inż. H. Kiepal.

Ogłoszenie o przetargu.

Więzienie w Wejherowie niniejszem ogłasza przetarg nieograniczony na jednorazową lub częściową dostawę w okresie od 1 IX 35 r. do 31 XII 1935 r. następujących produktów żywnościowych:

1)	Kawy zbożowej	400 kg
2)	Cykorji	50 „
3)	Cukier	600 „
4)	Kartofle	40.000 „
5)	Cebula	500 „
6)	Mięso wołowe średnio tłuste	800 „
7)	„ wieprzowe średnio tłuste	800 „
8)	„ „ chude	400 „
9)	Słonina	1.600 „
10)	Wątroba	390 „
11)	Podroby	170 „
12)	Kości wołowych	1.700 „
13)	Krew wieprzowa	170 „
14)	Smalec	50 „
15)	Flaki	500 „
16)	Łój	65 „
17)	Kasza jaglana	500 „
18)	„ gryczana	1.200 „
19)	„ perłowa„	88 „
20)	„ jęczmienna	600 „
21)	Pęczak	500 „
22)	Groch zielony	325 „
23)	„ żółty	325 „
24)	Fasola	325 „
25)	Pieprz	15 „
26)	Liście laurowe	5 „
27)	Śliwki suszone	35 „
28)	Grzyby suszone	62 „
29)	Pomidory świeże	325 „
30)	„ konserwy	48 „
31)	Ogórki kwaszone	1.300 „
32)	Owoce suszone	60 „
33)	Cynamon	7 „
34)	Śledzie	7.000 szt.
35)	Sól	1.400 kg
36)	Jajka	6.500 szt.
37)	Ocet	115 kg
38)	Mąki żytniej razowej	12.000 „
39)	„ „ 65%	200 „
40)	„ pszennej	4.000 „

Oferty na wyszczególnione artykuły należy przesłać pod adresem Więzienia w zapieczętowanych i

zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta na artykuły żywnościowe". do dnia 15. 8. 1935 r. godz. 12-ta.

Do oferty należy dołączyć próbki oferowanych artykułów.

Wszystkie artykuły winny być I gat. ceny podane loco magazyny więzienia w Wejherowie.

Więzienie zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, dodatkowego ustnego przetargu oraz zwiększenia lub zmniejszenia dostawy.

Do oferty należy dołączyć kwit Kasy Urz. Skarb. w Wejherowie na złożone w tej kasie na rachunku bieżącym Nr. 12 wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanych produktów.

Oferty bez kwitu Kasy Skarbowej na złożenie wadjum nie będą rozpatrywane.

Wszelkich informacji udziela Dział Gospodarczy Więzienia codziennie oprócz niedziel i świąt w godz. od 8 do 15-tej.

Wejherowo, dnia 25 lipca 1935 r.

Naczelnik Więzienia:
(—) St. Kwiatkowski.

OGŁOSZENIA O ZAGINIĘCIU DOKUMENTÓW.

1. Sołtys wsi Zalesie, gminy Kosicze, powiatu brzeskiego zagubił dnia 7 lutego 1935 r. odznakę służbową okrągłą z godłem Państwa z napisem „Sołtys" oraz pieczęć służbową owalną z napisem „wieś Zalesie ,pow. brzeskiego, gminy Kosicze — Sołtys".

2. Sołtys miasteczka Chomska Mowsza, zgubił pieczęć z napisem „Sołtys m-ka Chomska gromady Starozakonnych".

3. Wójt gminy Miastków, powiatu garwolińskiego, zagubił pieczęć urzędową z godłem Państwa i napisem w otoku „Wójt gminy Miastków".

4. Sołtys wsi Krywlany, gm. Kamieniec Lit. zagubił w dniu 8 kwietnia 1935 r. pieczęć urzędową z napisem „Sołtys wsi Krywlany, gminy Kamieniec Litewski, powiatu brzeskiego".

5. Sołtys wsi Komorowszczyzna, gminy Kamieniec Litewski zagubił w dniu 18 maja 1935 r. pieczęć urzędową z napisem „Sołtys gromady Komorowszczyzna, gm. Kamieniec - Lit., powiatu brzeskiego".

6. Sołtys gromady Jarochów, gm. Mazew, powiatu łęczyckiego zagubił pieczęć urzędową metalową z orłem pośrodku i napisem w owalu „Sołtys wsi Jarochów".

7. Kazimierz Ślusarek, zamieszkały w Wielkiej Nieszawce powiatu toruńskiego, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. Płock.

8. Bronisław Żebrowski, zamieszkały w Grudziądzu, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. Grudziądz.

9. Marja Ostrowska, zamieszkała w Brodnicy zgłasza zagubienie dowodu osobistego w dniu 15 maja 1935 r.

9. Bolesław Muszyński, zamieszkały w Gdyni zgłasza kradzież dowodu osobistego Nr. 390 wydanego przez sołectwo w Cisowie dnia 23/VIII. 1933 r.

10. Stanisław Pająk, zamieszkały w Gdyni, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K .U. Ostrowiec.

12. Bolesław Szlak, nauczyciel w Drzonowie, zgłasza zagubienie legitymacji urzędniczej Nr. 355 wydanej przez Inspektorat Szkolny w Toruniu.

13. Franciszek Rzoska, zamieszkały w Gdyni, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. Starogard.

14. Jan Walecki, zamieszkały w Toruniu, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej i karty mob. wydanych przez P. K. U. w Toruniu.

15. Witold Wedegis, zamieszkały w Warszawie zgłasza zagubienie książeczki wojskowej Nr. 5869 wydanej przez P. K. U. Warszawa Miasto IV.

16. Bolesław Łącki, zamieszkały w Osowie, powiatu chojnickiego zgłasza zagubienie książeczki wojskowej i karty mob. wydanej przez P. K. U. Starogard.

17. Aleksander Cichocki, zamieszakły w Podgórzu, powiatu toruńskiego, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. w Toruniu.

18. Adolf Rączkowski, zamieszkały w Grudziądzu, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej.

19. Artur Jabłonowski, zamieszkały w Sośnie, powiatu sępoleńskiego, zgłasza zagubienie dowodu tożsamości konia Serja A Nr. 792,169.

20. Dymitr Szewczuk, lekarz wet. w Chełmnie, zgłasza zagubienie w Zakurzewie książeczki wojskowej wraz z kartą mob. wystawioną przez P. K. U. Kalusz.

21. Franciszek Kubacki, zamieszkały w Krasnołące, powiatu działdowskiego, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej, wydanej przez P. K. U. Jarocin.

2. Wiktor Kluska, zamieszkały w Gdyni, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej i karty mob. wydanej przez P. K. U. w Łodzi Miasto 1.

23. Nadleśnictwo Państwowe Jamy, ogłasza unieważnienie zaginionej legitymacji służbowej Nr. 19 wystawionej na nazwisko Hugona Nieuselli z Dusocina.

24. Feliks Kochalski, zamieszkały w Kuczwałach, powiatu lubawskiego, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. Toruń, oraz karty mob. wydanej przez P. K. U. Grudziądz.

25 Bronisław Kowalski, zamieszkały w Nowem Mieście, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. Grudziądz.

26. Mieczysław Kupisz, zamieszkały w Gdyni, zgłasza zagubienie książeczki wojskowej wydanej przez P. K. U. Grudziądz.

28. Wójt gminy Śliwice, zgłasza zagubienie dowodu tożsamości konia Serja B Nr. 438058, wystawiony na nazwisko Damazego Gwizdały, zamieszkałego w Niem. Okoninach.

29. Józef Kulwicki, zamieszkały w Toruniu, zgłasza zagubienie dowodów tożsamości koni Serja F Nr. 64885 i Serja E Nr. 17961.

30 Anna Dysyng, zamieszkała w M. Bałowkach, zgłasza zagubienie dowodów tożsamości koni, Serja F. Nr. 133048 i Serja A Nr. 725316.

Adres redakcji i administr. „Pom. Dziennika Wojewódzkiego“: Urząd Wojewódzki Pomorski, Toruń. telefon Redakcji 14-95, Administracji 10-68. — Prenumerata: za rok 18,— zł, za kwartał 5.— Cena niniejszego numeru 1.— zł. Cena ogłoszeń: wiersz jednołamowy 60 groszy
Czcionkami Pomorskiej Drukarni Rolniczej S. A. w Toruniu, tel. 1097.